9.1.42	Korsholm	Stormskador i Yngarens konvoj
9.1.42	Sydland	-"- -"-
9.1.42	Eknaren	-"- -"-
12.1.42	Yngaren	+ Torpederad i orkan / 2 överlevde
15.1.42	Adolf Bratt	Bombskadad i Emden
18.1.42	Svärdfisken	Kollision utanför Stenkyrkehuk
19.1.42	Milos	Satt på grund vid Belfast
27.1.42	Mälaren	Kollision ms Boringia i konvoj
27.1.42	Osric	Kollision vid Aberdeen, grundstött
2.2.41	Amerikaland	+ Torpederad N 36°0′- W 74° 0′
6.2.42	Lima	Flygattack i Humbers mynning
24.2.42	Embla	Kollision Ulster Monarch i Gibraltar
24.2.42	Marianne	Flygattack vid Borkum
24.2.42	Stegeholm	Flygattack mot lejdfartyg
24.2.42	Frey	Flygattack på resa Blyth-London
26.2.42	Starke	Minsprängd Sassnitz-Trelleborg/bärgad
28.2.42	Thyra	+ Minsprängd utanför Yarmouth
6.3.42	Skåne	+ Torpederad, N 22°50′- W 60° 10′
14.3.42	Bellatrix	Minskadad vid Ausser Jade
17.3.42	Brageland	Brand ombord genom sabotage
27.3 42	Vasaland	Flygattack mot lejdfartyg
8.4.42	Ara	+ Minsprängd vid Borkum
11.4.42	Procyon	Minskakningar vid Jyllands västkust
12.4.42	Scotia	+ Minsprängd 11′W Lowestoft
13.4.42	Korsholm	+ Sänkt av ubåt 15′N Cape Canaveral
20.4.42	Arete	+ Minsprängd i Langelandsbältet
20.4.42	Agra	+ Torpederad N 34°40′- W 69° 35′
23.4.42	W.R.Lundgren	Vrakkollision S. Segerstad,Öland
27.4.42	Kaaparen	Konvojkollision med ss Explorer

KORSHOLM 9-15.1.42

OVANBORDSSKADOR I DEN KONVOJ I VILKEN YNGAREN TORPEDERADES DEN 12 JANUARI.

JOURNALUTDRAG

Lör 3.1.42 kl 15.55 avgått från Sydney,N.S i Brittiskt konvoj ((HX 168)) destinerad till UK. Full last av styckegods. Djupg F 20'1''- A 21'0''

Fre 9.1 Den sydliga vinden ökat på f.m till 8 Beaufort med svår sättning och slingring och ständig överspolning.På e.m drog vinden över till SW 12 Beaufort. Kl 09.35 lade till för att stäva vind och sjö med sakta fart. Mycket regndisig luft. Fartyget arbetar mycket tungt i den väldigt överbrytande sjön. För att erhålla tillräcklig styrförmåga vid undvikande av kollision med ett manöveroduglgt fartyg med stoppad maskin ,vilket synbarligen höll på att förlora däckslast och livbåtar och som i tjockan siktades nära på BB bog, gavs full fart framåt.Korsholm tog därvid ett väldigt brott över förskeppet varvid skador uppstod på backen. Vid gång genom vrakgods slets logglinan av med propeller och svänghjul.Luftröret på backen slagits av liksom svanhalsen om BB till nr 2 bottentank.För att täta luftröret och för att tillse lucka 1 och pikluckan lades Korsholm med sakta fart undan vind och sjö. Två av överfallsjärnen till lucka 1 slagits av,samma ett av järnen till lucka nr 2. Ians toppresseninng slitits sönder fullständigt liksom 2 av pikluckans presenningar.Kl 22 tog fartyget ett mycket svårt brott över båtdäck om BB varvid skottet till befälhavarens hytt delvis intrycktesliksom skyddsskärmen om BB. Fartyget länsat med sakta fart till

Lör 10.1 kl 04 då vinden dragit till NW 9 Beaufort.Fartyget lades ånyo till för att invänta den övriga delen av konvojen.Legat bi med sakta fart tills

Sön 11.1 kl 06 då den W vinden bedarrat till styrka 6 Beaufort. Fortfarande inget fartyg synligt från konvojen,varför beslut fattas att fortsätta resan utan skydd mot ubåtar och fartyget lagts på kurs.Resan fortsatts under växlande vind och väder tills

Tors 15.1 då den SSo vinden på morgonen ökade till 12 Beaufort. Kl 03 tog fartyget ett brott om STB över båtdäck varvid STB båtbom bräcktes och mörkläggningskapellet till maskinskylighet slets sönder. STB livbältslår delvis krossats.Kl 05 lagt fartyget bi med sakta fart. Vinden ökat till full orkan med växande sjö,mycket svår sättning,slingring och ständig överspolning. Fartyget ofta tagit svåra brott i den oerhörts grova sjön. Kl 08.20 tog fartyget ett väldigt brott över backen och fördäck varvid BB skärm och räcke på backen trycktes in och bromsen på BB ankare å ankarspelet sprängdes. BB ankare och 135 famnar kätting rusat ut sedan klorna på kättingstopparen vidgat sig. Samtidigt slets flotten på lucka 2 ur sina surrningar,kastades mot räcket som STb som demolerades,rev upp 2 av luckpresenningarna och försvann överbord. Flotten var försedd med alla tillbehör efter de svenska fordringarna samt dessutom 4 Mörnerdräkter av gummi. Samma sjö krossade tre fönster i STB bryggkur.Under den hårda vinden lyftes de utsvängda livbåtarna otaliga gånger av vind och sjö och en oerhörd kraft verkade på såväl block som

KORSHOLM 9-15.1.42

taljor. Blocken deformerades och taljorna blev delvis utslitna.Bägge livbåtarna förlorade sin roder och fick bordläggningsskador. På e.m drog sig vinden till SW med styrka 9 Beaufort.Då det såg ut att bli hård W vind över natten beslöts att hiva in ankaret för att att sedan fortsätta resan. Så lite tid som möjligt ville farrtyget hållas i den största farozoenen för ubåtar på 19° W. Flerfaldiga försök gjordes att hiva in ankaret men alla försök misslyckades enär ankarspelet inte orkade med tyngden. Efter samråd mellan befh, 1e och 2e styrmännen,överhaskinisten och timmerman beslöts att kapa kättingen för att ej utsätta fartyget för risk längre tid än nödvändigt.Resan sedan fortsatts under v ierande väderleksförhållanden tills

Sön 18.1 kl 10 då fartyget anlände till Loch Ewe och ankrade där med STB + 60 famnar kätting. Vid närmare inspektion befanns att de skador fartyget erhålllit g om kollisionen i Durban 14.12 40 ytterligare förvärrats. Lodapparatens kapell spolats bort och en av vevarna slagits av. 4 wirerullekapell slitits sönder.Sprickor uppstått i shelterdäck vid hörnorna till lucka 3 på förkant. En spricka uppstått i BB aktra livbåtsdävert. Däkcshusskottet i BB gång till Cihiefens hytt buktats in. Luckan till winsch nr 1 BB slagits upp och kontrollskåpet vattenfyllts. Ett lock till spolledningen spolats bort.

M.S.Korsholm 29.1 42
Wickberg
Befh

Ingen sjöförklaring avgivits om dessa stormskador

Dispache fritagit SKN från ersättningskyldighet

Dispache, given i Göteborg 27.2.45 av Kaj Pineus, fritog SKN från ansvar och f pliktat SÅAF att utge ersättning enligt civilförsäkringsvillkoren.
" Väl har Korsholm framgått i en av krigförande makt anordnad konvoj,men de skador å fartyget som i förevarande fall uppkommit dels genom överbrytande sjö, dels genom passage genom vrakdgods, kunna likväl icke rimligen anses äga sådant samband med fartygets gång i komvoj att SKN kan erläggas ersättningsskyldighet i saken."

SKN 9.12 44 betalat rederiet 1608:54
SKN 28.2.45 löst dispache med 550:- och 21.3.45 betalat till SÅAF 1020:-

---

Historik: Se Korsholm 24.9.40 Dakar & 13.4.42 Sänkt.

Korsholms tidsbefraktningsavtal löpte 7.11.41- 6.2.42 enligt Svensk-Engelska avtalet. Fartyget var assurerat kasko för 1.760.000:- plus intresse 440.000:-

SYDLAND 9-10.1.42

OVANBORDSSKADOR I DEN KONVOJ I VILKEN YNGAREN TORPEDERADES DEN 12 JANUARI.

Rapport

Avgick lör 3.1.42 i konvoj ((HX 183)) från Sydney,N.S destinerad till UK. Rumslast av 8103 ton styckegods. Djupg F 25'- A 25'4" 31 ombv Nerlastad till vintermärket.

Stormskadad i Atlanten 9-10.1 - positionen får ej uppgivas enligt order från Naval Control. SO orkan,omkastande till NW,svår överbrytande sjö från flera håll, regntjocka, senare uppklarnande med snöbyar.Fått skador på bryggor,livbåtar, flottar, inredningen i salong och hytter,proviantförråd.lucka 6 uppslagen, en man spolad överbord och försvann.

Journalutdrag

Lör 3.1 kl 10 avgått från Sydney,N.S Resan fortgått i konvoj under växlande väder

Fre 9.1 kl 09 haveri å styrledningen. Stoppat maskin och drivit undan vind och sjö. Kl 11.30 styrledningen reparerad. Orkanartade sydlig vind, styrka 12 Beaufort, med våldsam sjö ochmycken svår överspolning varvid STB livbåt sönderslogs och och dörren till hytten å båtdäck inslogs och alla inventarier förstördes. På e.m orkan NW 12 Beaufort med hög överbrytande sjö och mycket svår överspolning. Kl 13.35 tog fartyget ett svårt brott över salongshuset som tryckte in dörren kontorshytten varvid salong och hytter samt proviantförrådet vattenfylldes vartill bryggorna, STB arbetsbåt och skylightet skadades.Fördäcksflotten spolats överbord. Kl 16.15 halv fart,stävat vind och sjö. Kl 19.50 rapporterades 6:ans lucka inslagen.Flotten på akterdäck kommit i drift och skadats.Stoppat maskin. Alle man utkallade för omskalkning av 6:ans lucka. Kl 20.35 tog fartyget ett brott över akterdäcket och matros Arvid Johansson försvann överbord.Livbojar utkastats och vattenytan belystes med strålkastare men Johansson blev ej synlig. Kvarlåg på platsen hela kvällen.Någon båt kunde ej utsättas i den svåra sjön.

Lör 10.1 Orkanartad storm, hög överbrytande sjö,stävat mot vind och sjö för halv fart.Fartyget tagit svåra brott över bl.a båtdäcket. Motorlivbåtens skrån och surrningar bräcktes av ett brott och båten spolades överbord.Räckverk på för- och akterdäck intrycktes på flera ställen.Brädgångsplåten midskepps STB utbänd och stöttor losslitna från däck. Vatten inträngt i besättningens hytter och mässar varvid inredningen delvis förstördes liksom privata effekter. Landgågnen och rumslejdaren krossade.

Sön 11.1 W 10-11 Beaufort med hård sjö,svår sättning och överspolning. Besättningen arbetat med länsning av proviantförrådet.

Mån 12.1 Proviantförrådet läns men all där förvarad proviant totalförstörd liksom inredningen.

Tis 13.1 Skeppsråd hållits med befäl och manskap varvid meningarna voro odelade att fartyget ej kunde fortsätta resan utan livbåtar och flottar under nu rådande

SYDLAND 9-10.1.42

svåra förhållanden och beslöts att angöra närmaste hamn, St. Johns på New Foundland. Lör 17.1 kl 09.15 anlänt till St Johns redd. Kl 11.15 erhållit order att avgå till Bay Bull och ankra där för vidare order. Kl 15 anlänt Bay Bull och ankrat.

SS Sydland 18.1.42

Oscar Olmén
Befh

MASKINJOURNALEN

Lör 3.1 42 avgått
Tors 8.1 konstaterat läckage i 2:ans tankar.
Lör 10.1 Konstaterat läckage i BB maskintank.
T[illegible] 13.1 Konstaterat läckage i STB maskintank.
Lör 17.q kl 15 anlänt Halifax. Vid peiling konstetérades tryck på 2ans tankar.

CREW LIST

	Påmönstrat i:
Befh Oscar Fredrik Olmén, Rååvägen 16, Råå, 46 år	Göteborg
1e styrman Sixten Johansson, 11.12 93 i Göteborg	Göteborg
2e styrman Per Ankarstrand, f-10 i Göteborg (4½ år ombord)	-"-
3e styrman Ingvald Aksdal, 50 år, (Norrman)	Grangemouth
Båtsman Fred Torsten Bruno Nilsson, 15.4.30 Stenåsa	Immingham
AB Jan Elg, 21 år	Gourock
+ AB Arvid Johansson, V:a Tollstad, 28.4.11 V.Tollstad, Ögl.	Immingham, ~~okt 41~~
AB Sigvard Johansson, 31 år	Immingham, okt 41
AB Harry Carmichael, 31 år (Canadian)	New York
AB Vincent Matthews, 29 år -"-	Sydney, N.S.
AB Per Dam, 23 år (Dansk)	New York
AB Said Bouguerra, 38 år (Fransman)	Sydney, N.S
OS Harald Gustavsson, 3.9.11 Boston	Immingham, 22.10.41
OS Roald Hilstad, 20 år (Normman)	New York
Chief Johan Sigurd Valdemar Lundgren, f-87 i Göteborg	Göteborg
1e maskinist Georg Andersson, 37 år	New York
2e maskinist Erling Gulbrandsen, 33 år (Norrman)	Gourock
3e maskinist Fredrik Fredriksen, 56 år (Engelsman)	Immingham
Donkeyman Arnold Olsson, 31 år	New York
Greaser Arthur Sulla, 28 år (Estländare)	Grangemouth
Greaser Raymond Weeks, 27 år (Engelsman)	New York
Greaser William Matheson, 32 år (Canadian)	Sydney, N.S.
Eldare Kostas Rinkevicius, 35 år (Lett)	Philadelphia
Eldare Francis Zukowski, 31 år (Polack)	Cape Town
Eldare Gösta Löfstedt, 35 år	Immingham
Eldare John Olsson, 29 år	New York

Forts

SYDLAND 9-10.1.42

Forts Crew List

Stuert Nils O.Johansson, Tyringe, f-07 Immingham 27.10.41
1e kock Askell Eikemo, 34 år (Norrman) Gourock
2e kock Torsten Knutsson, 25 år New York
Salongsuppassare Ronald Wright, Grimsby, 23.6.25 Immingham
Mässuppassare Georg Cooper, 18 år (Engelsman) Immingham
Cooper föll kl 01.45 den 15.6.42 då Sydland låg vid Ameican Pier, Staten Island, NY, redlöst berusad från båtdäcket ner på kajen och avled på Staten Island Hospital. Han var ständigt berusad i hamn så att Stuert fick sköta hans jobb.

MARITIME DECLARATION, SWEDISH CONSULATE, ST.JOHNS,N.F 2.2.42

Consul Olof Olsen.
Experts in the matter: Captains Arne J.Børgen & T.S.Knudsen.
2d officer Ankarstrand: (Asked to describe how the accident happened):
We were on our way to No 6 hatch and had come to the STB alleyway amidships; Johansson was carrying the cargo light in one hand. While we were there, the ship took a heavy sea from port to STB washing all over the deck and filled the alleyway and then, just as the sea went away, I heard someone shouting for help twice. I switched on my torch and tried to see if there was anything in the sea. Then the chief officer called me to run up on the bridge and throw out lifebuoys, so I turned back and the chief officer followed me. We went to the bridge and told the captain and we throw out 2 lifebuoys with lights. Then I turned back and went to No 6 hatch and started covering it up. We saw the lifebuoylights far away in the darkness but could not see anything else. The engine was stopped but it was impossible to put the lifeboats out. The STB lifeboat was smashed and the port lifeboat was on the windward sidewhere the sea came in and the sea was too heavy. It was pitch dark. It was an accident that nobody could prevent. His belongings have been packed together and controlled by bo'sun and myself and brought here to the consulate with a statement signed by both of us. The damage sustained by the vessel had nothing to to with the stowage of cargo.
1st officer Johansson: I was with the 2d mate and Johansson and others in the alleyway. I was on my way from the f'castle head to No 6 hatch with one of the tarpaulins. I was amidships when I hearda cry of :"Hjälp, Hjälp!" I shouted:"Man overboard! " We could hardly see anything. We were nearly all drowned in the water filling the alleyway. I heard somebody say that Johansson had gone overboard. I ran up to the captain on the bridge. We flashed our torches on the sea but could not see anything. Then we threw overboard some lifebuoys. It was a terrible weather .We hade only one lifeboat left and it was impossible to get the port boat out on the windward side or to get any lifeboat out in that weather for that matter. It was a full hurricane. We could hardly stand on deck. Heavy breakers

SYDLAND 9-10.1.42

went over the ship.The accident happened about 8.30 p.m We were all on deck to secure No 6 hatch.

Bo´sun Nilsson: I don´t know how many were on deck around Johanson when he was washed overboard,but all the crew were there. We threw lifebuoys overboard and had lines reday.The ship took water over the deck all the time.STB lifeboat was smashed up .The accident happened just before 8 o´clock in the evening. Johanssρn was a very nice fellow and agreed with everybody.

O.S.Harald Gustavsson: I was close to Johansson when he went overboard. We came from the saloon,the chief mate,2d mate,Johansson and myself. I was walking first.I had a torch and an axe in one hand and holding myself with my other hand as I was walking along.It was pitch dark. Johansson came just behind me and had a big lamp in his hand and when we just got past amidships,just aft of the galley,a big sea went over the ship filling up the alleyway. I ran ahead andthen I heard two cries for"Help,Help" I turned around and the mate told me someone went over the side. We threw out the ropes which we were carrying along with us to secure No 6 hatch and somebody threw out a ladder as there was a ladder beside the lifeboat. Then the 2d mate threw out the lifebuoys with lights attached.There was still water on the deck but most of it was out then.

Master Olmén: Was on the bridge. The 2d mate reported to me.All was done that could be done.

(Inkom KK 1.4.42)

KK memorial 10.4.42 konstaterat att dåligt väder orsakat skadorna och matros Johanssons död. Ex offici Bo Bergström

---

TKNEII disp. BESIKTNINGSINSTRUMENT ST JOHNS,N.F. 27.1.42 ff

Avser stormskador 9-10.1.42

Backen: Ansättninggskruven till BB kättingstoppare,som böjts,repareras. Ny skyddsplåt på däck till förpikens däckspump i st.f den som bortspolats. Skyddsplåtarna å ankarspelet fastsättas.

Fördäck: BB räcke med stöttor som bräckts ner repareras,liksom ventilhuven till rum 1 BB,dito till rum 2 och winschrörskyddet. En flotte bortspolad. Den skadade dörren till salongshuset BB borttages och öppningen täcks över med plåt som permanent reparation.Ny dörr till kontores insätts. Salongsinredningen ombyggs, skadade möbler repareras,ny golvbeläggning,nya lådor och medicinskåp. Genomgång av de el ledningarna. Surets förråd vattendränkt och all inredning och proviant förstörda.Avskrädet borttages och ny inredning och hyllor uppsäatts.

Bryggan: Bryggskärmen av teak om STB och på akterkant bortspolad,stöttorna böjts, förnyas. Dörren i akterkant av bryggan och skärmen till STB sidolanterna bortspolade. Repareras. Nya glas i vindskyddet.Solsegelåsarna om STB och pm akterkant nerbräckta.Nya åasar insäattas vid första lägliga tillfälle.

Bryggdäck: STB främre livbåt svårt skadad inkl klamparna.Solsegelåsar och stöttor

SYDLAND 9-10.1 42

bräckta och böjda - repareras. Nya glas i salongsskylightet i st.f de spräckta Träbarriären på bryggdäcks BB-sida och halva längden på förkant bortspolade,liksom träskyddet å STB sida. Repareras. Motorlivbåten om BB bortspolad,klamparna lösbräckta och däverten böjts. Ny båt anskaffas sanarast möjligt. Skyddsräcket loss från däck-fastsättes. Räcke & stöttor på bryggdäckets akterkant repareras. Lejdarräcket som böjts riktas. Landgången och en 30'lejdare förstörda. Ny lejdare placeras ombord, ny landgång levereras vid första lägliga tillfälle.

Midskepps : C:a 50'brädgång utåtböjd,14 stöttor böjda och losslitna från däck.Rep. 2 ventilhuvar till bunkerförrådet bortspolade.Nya levereras snarast möjligt. Spaken till Winsch nr 3 STB bräckts - svetsas. FW-pumpen repareras.

Båtdäck: Aktre livbåten BB repareras med ny bom.Solsegelstöttor, åsar och stag som bräckts och böjts repareras. Det böjda räcket vid bunkerluckan på katerkant av båtdäcket repareras. Aktre livbåten STB bortspolad - ny båt anskaffas. Läckande nåt i båtdäcket diktas vid första lägliga tillfälle. 2 nya skålventiler anskaffas .Dörr med ram till däckshuset som intryckts förnyas helt. Den förstörda inredningen i däckshuset repareras så snart som möjligt. Livbältslåren fastsätts på plats.

Akterdäck: Räcke med stöttor STB repareras.Ny svanhals till luftröret till Tank 4. Nya skalkningsluckor inläggas till tonnageluckan.Nytt winschrörsskydd. Båda handstyrningsrattarna sönderslagna- förnyas. Akterlanternan bortspolad-förnyas. Besättningens hytter svårt skadade,inredning och avbalkningar ner-bräckta av kringforsande vattenmassor.Hela inredningen måste ombyggas jämte mellanväggar,bord, kojer,skåp etc
Rännorna för styrledningskättingarna losslitan från däck - repareras.
Ny akterflotte anskaffas i stället för den svårt sönderslagna.
3 luckpresenningar på lucka 6 förnyas liksom div bräckta luckbommar.

Tank 2: Något läck inkl maskinrumstanken, Repareras i docka efter lossning.

Reparationerna utfördes vid Newfound Dockyard,Horwood Lumber & Co Ltd och Newfoundland Shipping Co Ltd för totalt $ 13.745:87

SURVEYREPORT, NewYork Mars 1943

S.C.Halvorsen besiktigat 20.3.43 ff då Sydland låg vid Brooklyn 56 Street Yard vid Bethlehem Steel Co, NY. I rapporten ingår stormskadorna från jan 42 ävensom skador efter sjunkbombsexplosioner den 2.2 och 1.3.43 på resa Bahia-Georgetown,B.G i barlast samt diverse småhaverier 1942-43. Sydland anlänt till NY den 8.3.43 kl 23.45, var utlossad kl 12 den 2.3,reparerade 16.3 till 13.4.43 inkl dockning. Börjat lasta 14.4.43 kl 13, avgick 24.4. Reparationskostnad $ 67.557:-

Angående stormskador jan- 42: Sydland anlöpte St.Johns som nödhamn i jan.-42 och en hel del stormskador reparerades då.STB båt dock ännu läck runt kölen vilket måste åtgärdas nu. I enlighet med skeppsdagboksutrdaget började glandet i propellerhylsan

SYDLAND 9-10.1.42

att läcka strax efter det Sydland lämnat St.Johns i febr 42, och fortsatte att läcka tills fartyget dockades i Suez i nov -42,då glandet befanns vara bräckt. Glandet blev nedast provisorikst reparerat i Suez. Sannolikt att denna skada uppstått i orkanen i jan 42. - Den nuvarande chiefen James Lindström kom ombord i Sydland i NY den 20.6.42.Maskinen var då i skadat skick,bl.a var kopplingsbultarna i vevaxeln och buntaxeln lösa och ville inte stoppa vid åtdragning varför axelledningen mste ha kommit ur läge. Bristande reparationsmöjligheter på fartygets route. Rep i NY mars 43 kostat $ 67.557:- inkl gjutning av nytt hylsgland.

Maskinjournal

Fre 9.1.42 kl 09 stoppat maskin på grund av haveri å styrledningen. Kl 16.15 halv fart.Kl 20 sakta fart.Hård sättning,varvid maskinen vid upprepade tillfällen rusat hårt.

Lör 10.1 Gått med varierande farter.På grund av svår sättning har maskinen vid upprepade tillfällen rusat häftigt.

Lör 17.1 Anlänt till St.Johns

Tis 2.4. avgått från St.Johns.Förmäkrt läckage av propellerhylsan,vilket sedermera förvärrats.

Fre 10.4 kl 05 brast krampan till BB roderkätting ä kvadranten. Stoppat maskin. Kl 08.30 fortsatt resan efter provisorisk reparation.

Mån 5.10 anlänt till Suez. Under resan har propellerhylsan varit svårt läck och maskin- och ballastpumparna måst gå oavbrutet för att hålla tunnelgropen läns. På grund av axelns nerslitning har glanden endast med svårighet kunnat dragas.

Tors 5.11 kl 08 indockade Sydland i Khidivial Day Dock i Suez. Vid propelleraxelns uppdragning konstaterats att fodret å axelns ytterända var löst varför Lloyds ombud rekommenderat utbyte av axeln, Ny pockenholz insatts i hylsans underhalva och reservaxeln insatts.

Ons 11.11 kl 05 fartyget utdockat och reparationerna fortsatts på redden.

BREV TILL REDERIET FRÅN KAPTEN OLMÉN , Råå 6.6.42

Som svar å rederiets ärade skrivelse av den 29 ds angående Sydlands uppehåll i St.Johns,får jag meddela följande: Fartyget, i konvoj, kom 9.1.42 rätt upp i ett orkancentrum och erhöll skador.Således förlorades motorlivbåten och STB aktre livbåt,de övriga 2 livbåtarna skadades jämte dävertar och skrån.Samtliga båtar vor insvängda vid tillfället. Senaste orderna från Ministry of Shipping via legationen voro att livbåtarna vid hårt väder skulle föras insvängda och följaktligen stå i sina skrån. Dessa order följdes vid tillfället ifråga.Sydlands livbåtar äro ju alltid utanför sina dävertar på grund av dessas kosntruktion,och klara för firning.Båtarna å undre bryggan däremot under dävertar av vanlig konstruktion. Båda bryggbarriärerna blevo delvis sönderslagna, kontrollstyrledningen bänd,salonsskyligtet och dörren till kontoret inslagna varvid

SYDLAND 9-10.1.42

salong,hytter och proviantförrådet vattenfylldes.Skador uppstod å möbler,mattor etc och provianten i skåp och bingar förstördes. Vidare blev brädgången midskepps STB utbänd och 11 stöttor lösslitna från däcket.Rattarna till reservstyrningen på poopen sönderslogos.En dörr intrycktes i huset å båtdäck och möbler i därvarande hytter skadades. I besättningens hytter akterut inträngde mycket vatten ochinredningen förstördes liksom privata tillhörigheter. Fördäcksflotten spolades bort. Den andra kom på drift och slet upp 6:ans lucka varvid 3 presenningar revs i trasor och 6 täcklukor förlorades. Läckage uppstod i 2ans bottentankar och i maskintankarna. Den 13.1 beslöts att söka nödhamn i St.Johns. Anlände å redden den 17.1 men beordrades till Bay Bull ,c:a 20'söder om St.Johns, för att invänta förtöjningsplats. Jämte Sydland hade 7 fartyg från konvojen återvänt,alla skadade. Den 25.1 anlände fartyget till St.Johns. Den 13.2 påbörjade Newfoundland Drydock Company reparationerna avseende järnarbeten. De voro ej i stånd att påbörja reparationerna av timmermansarbeten å bryggan,livbåtsskrån o.dyl förrän den 9.3 på grund av stor brist på arbetsfolk. Där,som överallt annars, har ju marinen företräde och ständiga reparationer å krigsfartyg av ett eller annat slag förelåg. Den 2.4 avslutades äntligen reparationerna och avgick fartyget samma dag tillsammans med engelska ss "Empire Franklin" ,som varit i samma situation. De övriga av de 7 fartygen kvarlågo på obestämd tid . Jag gjorde mitt bästa för att påskynda expeditionen och tillställde Ministry of War Transport en protestskrivelse. Föehållandena i St.Johns och även i Halifax voro under debatt i London. Man kan ju tänka att Ministry of Shipping ej vill låta utlandet veta hur bedrövliga förhållandena äromed reparationsmöjligheter o.dyl. Journalutdrag och kopior av skrivelser tillställda messrs. Barnett Brothers.London, och de gör nogvad de kunna för att utfå tidsbefraktningen under tiden. Har även att rapportera att under uppehållet i St.Johns 5.2 blev Sydland påränd av ss Empire Mouflon av London,tillhörande Ministry of Shipping. Sydland, som låg förtöjd i en grupp av 4 fartyg med ankarna ute, fick stäven bänd 20'från toppen jämte närliggande plåtar. Skadan reparerades ej. Erhöll garanti från Ministry of War Transport att kostanderna och tidsförlusten för nämnda skada betalas av dem.Fartyget erhöll sjövärdighetsbevis. Alla skrivelser i detta fall tillställda Messrs. Barnett Brothers som vidarebefordrat desamma till Wilson & Co, Newcastel. Skadorna ha i Hull värderats och tiden för reparation anslogs till 14 dagar. Den skadade stäven inverkar ej på fartygets sjövärdighet och reparation kan anstå till bättre tider.

Högaktningsfullt
Oscar Oålmén

Sydland hårt körd med ett minimum av reperationer.

Man får av dispachen en allmän bild av Sydland 1941-43 som hårt körd utan nämnvärt underhåll och de flesta reparationer skjutna på framtiden. Särskilt maskin nerkörd med vatten i brännoljan etc. Därtill ständiga mindre haverier:kajkollisioner, en brand i skansen i Immingham 10.9.41,hårt-väder-skador,lätta kollisioner med andra fartyg i konvoj, förlust av ankare etc etc Hverier 1941-43 kostat SÅAF 556.222:65 kr

SYDLAND 9-10.1.42

Den 4.2.41 hänvände sig Ångf.AB Tirfing i Göteborg till UD sedan rederiet inte hört från Sydland på en månad. Sista livstecknet ett telegram från befh den 3.1.41 från Halifax,där Sydland låg och väntade på konvoj. UD telegraferade till Londonbeskickningen som svarade att Sydland anlänt till Grangemouth den 3.2

23 dygns konvojresa över Atlanten

Bakgrunden till rederiets oro och att inget hörts från fartyget var att Sydland den 11.1.41 avgick från Halifax destinerad till Grangemouth i konvoj.Befh Olmén.

Tis 14.1.41 i W 8 Beaufort med hög överbrytande sjö krossades STB ustvängda livbåt på undre bryggan och spolades bort, dävertarna kröktes och surrningsbommen bräcktes.Samtidigit slogs dörren till STB salongsgång in och vatten trängde in i hytter och provainatförråd med stora skador som följd.

Tors 16.1 W 8-10 Beaufort med svår slingring och överspolning och hårda snöbyar. Den utsvängda motorlivbåten på undre bryggan BB skadas av ett brott midskepps varvid dess dävertar kröktes och surrningebommen knäcktes.

Fre 17.1 W 10-11 Beaufort.Svåra brott. Kl 02.20 halv fart i maskin. Motorlivbåten uppkastad på bryggdäck av en brottsjö och ramponerad liksom skrån och solsegelstöttor. Sydland lagt bi kl 12 middagen med sakta fart mot vind och sjö, Följande skador konstaterats: BB fallrepsport losslagen, avmagnetiseringskabeln lössliten på båda sidor, 2 skansventiler spräckts,undre bryggdäck och båtdäck svårt läck etc.

Lör 18.1 kl 03 full fart, återtagit kursen.

Mån 3.2 anlänt Grangemouth och förtöjt. (SKNEIII 201/EII Disp 28.11.44)

Ny befälhavare 5 maj 1942

Den 5.5.42 övertog kapten Sixten Alexander Johansson,Floda, f-93, Sydland efter kapten Olmén . Han avlöstes 16.3.43 av Bernt Oscar Sigfrid Olsson,Lycke,f-92. I Darsena Norte i Buenoas Aires den 2.8.43 begick 1e kocken Georg Alexander Nykvist självmord genom att hoppa överbord och sjunka.Han var född i Skara den 28.5.99. Kapten Johansson mönstrade i mars 43 i NY på ms Vaalaren som radiotelegrafist för att via England komma hem till Sverige. Vaalaren försvann med man och allt i Nordatlanten omkring den 5.4.43 på resa i konvoj till Liverpool.

HISTORIK

SYDLAND: FARTYGET SOM BYGGDES TVÅ GÅNGER 1920 - 1923.

Lastångare på 5135 brton byggd 1923 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål. 9390 dw L. 128,6 B 16,5 Tillhörig Ångf AB Tirfing (Dan Axel Broström) i Göteborg.2000 ihkr triplemaskin av Wm Doxgords fabrikat.3 pannor med Howdens forced Draught och oljeeldningsinstallation. Schmidts patentdävertar. Closed shelsterdäckare med elliptisk akter, 6 stora luckor, Clark Chapman ångwinschar.Skans i poopen. Befh inredning på undre bryggan . - Sydland byggdes ursprungligen 1920 vid Wm Doxford & Sons i Sunderland och mätte deå 10800 ton dw vilket gjorde henne till det dittills största faryget i vår handelsflotta. Levererades 28.8.20 och gick sedan till Hampton Roads

SYDLAND 9-10.1.41

och vidare till Baltimore varifrån Sydland avgick ~~8x9~~ till Göteborg med last av 8840 ton kol för SJ.Kom till Göteborg ~~8x9x20~~ 8 nov 1920,gick sedan tillbaka till Hampton Roads,lastade 8800 ton kol och avgick mot Gtbg den 1.12 20.Efter 9 dygns resa kom hon in i orkanartad storm,dörarr slogs in,hytter vattenfylldes,proviantförrådet sattes under vatten o.a skador. Fick 6 graders STB slagsida. Strax efter midnatt den 20.12 pejlades Skagens fyr. I tätnande regntjocka gick Sydland med ½ fart ända till kl 04 utan att kunna sikta Vinga fyr. Kl 04.05 dök Hönö Huvud fyr 3½'Norr om Vinga upp strax förut om BB och trots dikt STB roder och full back i maskin rände Sydland med 4 knop hårt på grund på ett 10-metersgrund strax W norra udden av Hönö Huvud.Pejling visade 12'vatten i rum 1, 4'i rum 2.Kl 05.20 var förskeppet och tvärskeppsboxarna vattenfyllda till i nivå med utsidan.Kl 08 anlände Röda Bolagets Harald och Birger ,2 bogserare,pråmar och lossningsmanskap. 100 man från land satte igång med att kasta kol överbord från förskeppet. Pråmarna kunde inte komma långsides. Efter en hemsk stormnatt natten till julafton då förskeppet alltmer höggs sönder mot klipporna och W.R.Lundgren låg redo att hämta besättningen stod det klart att blott akterskeppet inkl pannor och maskineri skulle kunna räddas Ångaren måste skäras av midskepps, en i Sverige aldrig tidigare tillämpad operation. Switzers Viking sändes upp till assistans. Sedan förliga eldrumsskottet mot rum 2 förstärkts skars plåtarna av med acetylengaslågor.Man hade hoppats att sjöhävningen skulle fullborda delningsarbetet,men nu blev det givetvis ostlig landvind ~~oxkxxxxxxxxxxx~~ och smult vatten. För att dykare skulle komma åt att spränga isär fartygsbottnen måste all utvräkt last muddras bort och ett ivrigt kolfiske från småbåtar pågick över ~~nåx~~ nyårshelgen. Den 4.1.21 höjdes akterskeppet betydligt genom 2 sprängningar.I ökande sjähävning bröts fartyget kl 20.30 med gnissel och brak isär och bärgningsfartyget började släpa ut akterskeppet på fritt vatten. Sydland hade ångan uppe och egen maskin hjälpe till. I frisk SO vind med tjocka släpades akterskeppet av Harald,Birger och Viking ut till sjöss och sedan låg man och höll släpet till kl 05 c:a 1½'W Vinga.Efter en krävande bogsering i tjocka med W.R.Lundgren stand by nåddes Pölsebo Bojar vid middagstid 5.1.21. Här låg sedan Sydlands akterskepp som en sevärdhet i över ett år och Sydland fick epitetet "Världens längsta båt" eftersom akterskeppet låg i Göteborg och förskeppet vid Hönö Sommare 1922 började Eriksberg bygga ett nytt förskepp och akterskeppet släpades till varvets utrustningskaj.Den 28.4.23 sjösattes det nya förskeppet,180'långt tillbyggt med en vattenfylld kilformad trälåda på akterkant för att öka deplacementet .Förskeppet gick i sjön med "snöplogen" först. Det nya förskeppet hade back och ett mellandäck i rum I. I Eriksbergs stora flytdocka hopbyggdes halvorna till nya Sydland och den 14.8.23 gick Sydland ut på sina ndra provtur.Gästerna åt provtursmiddag vid långbord i rum 2 där en folm visades från bärgningsarbetet. Exteriören var i allt väsentligt oförädndra bortsett från backen,men Sydland räknades sedan som byggd 1923 i Göteborg. Jungfruresan gick till Kina/Japan i

SYDLAND 9-10.1.42

charter för Ostasiatiska Kompaniet. - Den 7.4.40 lämnade Sydland Göteborg och kom med knapp nöd undan till England den 9.4 genom att sticka till havs ensam.Sedan gick hon för Ministry of War Transport hela kriget och återkom till Sverige först den 1.2.46 då hon efter 6 års bortovaro kom till Värtahamnen i Stockholm med last av 7600 ton kol från USA, befh Bertil Holtze. Den 12.4.- 14.9.46 låg Sydland för klassning och reparation av alla krigssakdor i Gustav V docka på Beckholmen i Stockholm. Bl.a ombyggdes helt bryggan och all inredning förnyades, hon fick proviantkylrum, ekolod ,SAL-logg och tvättrum med rinnande vatten för masnkapet som tidigare tvättat sig i pytsar. De som såg Sydland i april 46 och sedan då hon avgick från Sundsvall i sept 46 med massalast till NewYork kunde inte tro att det var samma fartyg. I mars 1948 sålder Tirfing Sydland till red AB Rex i Stockholm och hon fick namnet Högmarsö.Priset var 2.750.000:- kr och Högmarsö gick från Karlskrona Örlogsvarv, där hon bottenmålats, till Oxelösund för malmlastning. På resa Emden-Sthlm med koks grundstötte Högamrsö 20.11.50 i Fehmarn Bält utanför Kramnitze på Lolland i mörker och grv sjö sedan 2e styrman F.E.Nordström,Mariehamn, lagt ut fel kurs efter att ha styrkt sig med ett litet glas konjak,utan att känna sig påverkad. Högmarsö stod på grund i över 6 dygn med stora bottenskador.Flotttogs av Switzers kl 13 den 26.11.50 efter läktning av last och reparerade provisoriskt i Köpenhamn med slutreparation vid Finnboda. I febr 1957 såldes Högamrsö till Belmnot Shipping Corp Ltd i Hamilton,Bermudas och lämnade Sverige som Caymont.

(Krigshaverier se 25.4.43 & 3.5.45)

EKNAREN 9-15.1.42

OVANBORDSSKADOR I SAMMA KONVOJ I VILKEN YNGAREN TORPEDERADES DEN 12 JANUARI.

Rapport

Avgick tis 30.12 41 från Boston destinerad via Halifax för konvoj till Glasgow,UK. Last av 7916 ton styckegods. Djupg F 24'3"- A 26'4" 32 crew, 8 passagerare,varav 2 kvinnliga. -Suretsbiträdet Alan Broadbridge spolats överbord 9.1.42 i orkan på Nordatlanten i SW-WSW 7-12 Beaufort med hög brytande WSW sjö och byig disig luft. I den överbrytande sjön omöjligt sätta ut livbåt. 2e styrmans vakt. Utkik på övre bryggan.

Journalutdrag

Fre 9.1.42 kl 11.30 stoppat maskin och låtir fartyget driva undan för vind och sjö. C:a kl 14.50 kom en större brottsjö över däcken från STB sida samtidigt som fartyget slingrade hårt över till BB. Timmerman C.Mattsson och matros N.Holmgren som befunno sig om BB på båtdäck på akterkant när brottsjön kom, observerade att stuertsbiträdet Allan R.Broadbridge var på väg till sin hytt.Sedan brottsjön gått över undersökte timmerman och matros Holmgren om Broadbridge hunnit in i hytten men det befanns att han ej var där. Broadbridge har följaktligen av sjön kastats överbord,varunder han troligen slagits sanslös mot aktre däverten och omedelbart gått till botten,emedan han ej syntes till,trots intensiv spaning efter honom av flera ombordvarande. Sedan fartyget under c:a 10 minuter fortsatt att driva undan för vind och sjö utan att den saknade kunde upptäckas blev det nödvändigt att lägga bi mot vind och sjö,varför kl 15 sattes full fart framåt.Sedan fartyget kommit upp i vinden och mot sjön,reducerades farten efter fartygets styrförmåga.

Glasgow 21.1.42

Seth August Waldton
BEfh

==

Crew List

Befh Seth August Waldton, Karlfeldtsgatan 4,Göteborg, 25.9.96 (13.2.41)
1e styrman Ernst Georg Lindberg, Göteborg, 2.9.98 (Mars 1938)
2e styrman E.Halvorsen, 52 år (Norrman)
3e styrman A.Olander, 25 år
Chief A.Sundler, 39 år
1e maskinist K.A.Walther, 41 år
2e maskinist O.Sandberg, 50 år
3e maskinist G.Jönsson, 30 år
Elektriker J.Larsson, 41 år
Stuert K.Thorsson, 26 år
1e kock A.Hansen, 25 år (N)
1e kock Gunnar Ljungberg, Gtbg, 26.1.13 (Aug 41)
Waiter H.Wädeled, 20 år (Dansk)
+ Cabin boy Allan Broadbridge,18 år (Engelsman)
Messboy Marini A.Wood, 17 år (Engelsman)

Forts

EKNAREN 9-15.1.42

Forts Crew List

Timmerman Karl Elof Mattsson, Kungsbacka ,15.10.87 (Varit på Eknaren sedan 1927)
Båtsman J.Mattsson, 39 år
Sailor Werener Svensson, Kristianstad, 6.6.04 (28.4.39)
Sailor I.Larsson, 39 år
Sailor Nils Edvard Holmgren, Stockholm, 28.9.13 (16.9.41)
Sailor S.Bonde, 28 år (Dansk)
Sailor H.Pedersen, 29 år (Dansk)
Sailor K.Isacksen, 45 år (Norrman)
Sailor O.Lyse, 25 år -"-
Sailor S.Säle, 22 år -"-
Motorman A.Seeru, 30 år (Est)
Motorman B.Plato, 28 år
Motorman Ch.Madsen, 31 år (Belgien)
Motorman J.Axelsson, 35 år
Motorman K.Olsson, 33 år
Motorman Ch.Tellefsen, 27 år (Norrman)
Motorman K.Lunde,32 år -"- Samt 6 manliga och 2 kvinnliga passagerare.

SJÖFÖRKLARING PÅ VICEKONSULATET I GLASGOW Ons 21.1.42 kl 17.30

Förrättningen hölls ombord på Eknaren.

Sakkunnig: Sjökapten Albin Valnetin Eriksson, Glasgow.

Befh Waldton: Hårt väder hela resan, i synnerhet den 9.1.42, då vinden ökat till orkan med mycket hög brytande sjö. Stoppat maskinen för att låta fartyget driva med vind och sjö.Under tiden som fartyget låg och drev såg befh,som var på däck, en brottsjö komma över fartyget och fick senare meddelande att stewardsbiträdet spolats överbord med denna sjö. Fartyget låg och drev c:a 10 minuter efter det han spolats överbord men inga åtgärder kunde vidtagas för att bärga mannen som inte syntes till efter bortspolningen. Vädret var för hårt för att sätta ut en livbåt. Den förolyckades föräldrar underrättats genom Messrs.Hyde & Co i London, rederiets agent. Hans tillhörigheter är inpackade och kommer tillika med hans avräkning att överlämnas till vicekonsulatet i Glasgow för vidare befordran till föräldrahemmet.

Ie styrman Lindberg: Kom ut från sin hytt sedan Broadbridge spolats överbord och inte sett när sjön gick över. Han gick ut ur hytten därför att han hört en sjö slå hårt i sidan.Mannen inte synts till efteåt trots intensiv spaning efter honom.

Timmerman Mattsson: Var på båtdäck. Fartyget låg med sidan mot vind och sjö och och drev. Såg Broadbridge komma nerifrån nedre däcket på väg till sin hytt och han var alldeles utanför dörren när en hög brottsjö kom in över STB-sidan och gick rätt över den plats där Broadbridge befann sig.Mannen svepts med av vatten-

EKNAREN 9-15.1.42

massorna och var ej synlig sedan sjön gått över. Troligen slogs han emot en dävert eller livbåt och slogs sanslös. Han borde varit synlig om han flutit upp efter överbordspolningen. Fartyget låg ju kvar på platsen.

Matros Verner Svensson: Avlöst vid rodret och kommit ner på båtdäck varvid han mött timmerman som sade att Broadbridge antagligen spolats överbord då timmerman sett honom försvinna i en hög sjö som spolat över fartyget. Den förolyckade inte synts till efter det han spolats överbord.

Matros Nils Holmgren: Var på båtdäck. En synnerligen kraftig brottsjö kom över hela båtdäcket från STB just som Broadbridge kommit uppför lejdaren till båtdäcket och var alldeles utanför dörren till sin hytt.Troligen slagits medvetslös innan han gick överbord.

Kocken Gunnar Ljungberg: Var i köket. Timmeman kommit ner och frågat om han sett till Broadbridge vilket Ljungberg inte gjort. Gått ut på däck för att se efter honom men han hade inte synts till.

KK Memorial 26.2.42

Mannen spolades överbord av en under orkanen överbrytande brottsjö.

Ex officio Bo Berggström

SKNEIII 226

JOURNALUTDRAG

Fre 2.1.42 kl 15 avgått från Halifax destinerad till Glasgow med full last av styckegods. Kl 16.04 lämnat lotsen varefter fortsatt. Vind Syd 3,senare SSO 6-7 med regn,grov SSo sjö och dyning med sättning,slingring och överspolning.

Lör 3.1- ons 7.1 växlande vindar, 1-5 med SW dyning.Sättning och slingring.

Tors 8.1 WNW 8-10 Beaufort med hög brytande WNW sjö,mycken sättning,slingring och överspolning.Snöbyig luft. Sviktningar i skrovet.

Fre 9.1 SW-WSW 7-12 Beaufort, byig,disig luft.Hög brytande SW sjö,svår sättning och överspolning. Kl 03 gick ett brott över midskepps STB varvid 3ans luftrör slogs av och spolades bort. Kl 11.30 stoppat maskin och låtit fartyget driva undan för vind och sjö. Kl 12.25 då fartyget slingrade över till STB lyftes STB förliga utsvängda livbåt så att dess förtalja höggs ur.Båten blev hängande i aktertaljan och slogs alltmer sönder mot fartygssidan.Sedan fartyget lagts mot vind och sjö gjordes resultatlösa försök att bärga båten,men till sist måste den kapas,ävenså av den anledningen att sjöarna under bärgningsförsöken stundtals gick över båtdäcket och hotade att spola bort besättningsmännen. Efter bärgningsförsöken åter låtit fartyget driva undan för vind och sjö med stoppad maskin. Kl 14.50 kom en större brottsjö över däcken från STB sida, och samtidigt slingrade fartyget hårt över åt BB. Härvid bräcktes stödbommen för STB aktre livbåt.På grund av den växande sjön blev det nödvändigt att kl 15 lägga fartyget mot vind och sjö, varför order gavs om full fart framåt. Sedan fartyget kommit upp i vinden och mot sjön,reducerades farten efter fartygets styrförmåga.Fartyget arbettat hårt

EKNAREN 9-15.1.42

i den höga sjön,förorsakande kraftiga sviktningar i skrovet.Stundtals svåra brott över däcken.

Lör 10.1. W 11-6 Beaufort. Hårds snöbyar. Mycket grov brytande W sjö. Våldsam sättning,sviktningar i skrovet,stundtals svåra brott över backen och däcken. Hållit mot vind och sjö med reducerad fart. Kl 15 tog fartyget ett kraftigt brott på STB sida varvid salongsdäckets barriär sönderslogs på för- och akterkant, räcket på STB trappa till salongsdäcket bortslogs,lejdaren på förkant av midskeppshuset böjdes, ett fönster krossades på salongsdäckets förkant,ett ventilglas krossades till förliga hytten i midskeppsöverbryggnaden,så att inredningen vattenskadades,stödbommen till BB förliga livbåt bräcktes,STB aktre livbåt och livbältslår skadades liksom samtliga båtskrån, om STB. Vidare ramponerades lufttröret på BB förkant,solsegelåsarna slogs sönder midskepps BB på förkant även så soltaket med stöttor på båtdäckets STB-sida.

Sön 11.1 kl 00.30 då vind och sjö avtagit svängdes fartyget runt till kursen som sedan hölls. Senare mulen,snöbyig luft.SW-SSW 5-10 Beaufort. Växande grov SW sjö. Svår slingring och sättning. Sviktningar i skrovet. Stundtals brott över midskepps och akterdäcken.

Mån 12 1 W 10-12 Beaufort.Regnbyig luft. Mycket hög brytande W sjö, kraftig överspolning,våldsam saättning,sviktningar i skrovet,kraftig överspolning. Kl 07 tog fartyget ett kraftigt brott midskepps som slog in sjukhyttsdörren så att sjukhytten vattenfylldes och all inredning ramponerades. Från Sjukhytten trängde vattnet in i salongsinredningens hytter och gångar.Bl.a skadades korkmattorna och Stuerts krivmaskin. Dörröppningen till sjukhytten provisoriskt tätats med en särskild tillverkad plankläm. Samma sjö slog sönder teaktrappan om BB till salonsgdäcket,skadade BB livbåtar och skrån,av vilka det aktre skrået rycktes lös från däcket så att läckor uppstod i däcket ner i befälsmässen. Soltak och stöttor ytterligare ramponerats om BB på båtdäck. Trallet utanför BB salonsdörr bortspolat. - Kl 15.10 tog fartyget ett mycket kraftig brott över poopdäcket varvid poophusets akterkant nedtrycktes, flotten på pooptaket slungades ner på däcket och krossades,räcket delvis bortslogs och böjdes runt poophustaket,ratten till reservstyrningen slogs sönder, nakterhuset med kompass bortspolades liksom akterlanternan,telefonen till bryggan och 2 livbojar. Ett luftrör på poophusets tak spolades bort och ett annat böjdes platt mot däck. Sanitetstankens säkerhetsventil slogs av och ledningen skadadas på STB sida. På ~~Katre~~ AKTER däck krossades totalt Bb wirerulle medan STB rulle skadades.Tonnageluckans presenning sönderslets.Solsegelåsar och stöttor på poopdäckets STB-sida böjdes eller slogs sönder. Även sönderslogs och böjdes räcket å båda sidor av akterdäck samt sönderslogs åsarna och tillhörande stöttor på akterkant av midskeppshuset.

Tis 13.1 WSW 4-6. Mulen luft, snö- och hagelbyar,grov sjö och dyning med slingring och sättning.Färskvattnet i akterpiken saltblandat och odrickbart. Länsat akterpiken.Pumpat 70 ton vatten överbord.

Forts

EKNAREN 9-15-1.42

Tors 15.1- fre 16.1 Syd 6-11 Beaufort. Regnbyig disig luft.Mycket grov brytnade sydlig sjö med svår sättning och översploning.Stundtals brott över backen och midskeppsdäcken.Fartyget sätter aktern under i den grova sjön. Svåra sviktningar i skrovet. Med reducerad fart hållit mot vind och sjö. Kl 21 den 15.1 tog fartyget ett kraftigt brott över backen varvid 3 wirerullar slogs sönder och flaggstället slogs av. Samma sjö slog sönder 4 fönsterrutor på salongsdäcket om BB samt en ruta på mellanbryggan och spräckte ett ventilglas till STB förliga passagerarhytt. I förliga mastskåpet slogs en ventil in med ram och allt. Räcket skadat på fördäck om STB. Vid pejlingar funnit 15' saltvatten i akterpiken.

Lör 17.1 Syd 3. Strömulen luft. Grov dyning, sättning och slingring. Observerat att båtdäcket på båda sidor av maskinkappen skräckts så att vatten läcker in i alla hytter därunder. Andra smärre däcksskador konstaterats. Kl 19.30 fått lots ombord utanför Rothesay Bay. Kl 20.15 ankrat i Rothesay Bay, BB + 75 famnar.

Sön 18.1 kl 09.05 lättat och fortsatt till Glasgow under lots ledning.
Kl 14 anlänt Glasgow och förtöjt vid Merkland Wharf med assistans av 2 bogserare.

Mån 19.1 Vid undersökning av akterpiken funnit skräckta naglar i bordläggningen och spanten,samt läckage även runt propellerboxen. Konstaterat att 30 kbm olja - dieselolja - läckt ut från 5ans tankar under resan.

Glasgow 19.1.42
S.Waldton
Befh

UTREDNING AV SÅAF, Göteborg 31.3.43

Enligt kompletterande journalutdrag upptäcktes att styrmaskinsskottet inböjts på båda sidor och att 3 propellerblad skadats då de antagligen slagit mot vrakkgods eller annat under resan. Mån 19.1.42 inspekterade Wm Wilson Eknaren i Glasgow för SÅAFs räkning.De huvudsakliga skadorna reparerats för £ 1124. Den 10.3.42 kom Eknaren till Baltimore och dockades den 12.3 Härvid konstaterades att BB slingerköl böjts något i förliga delen,att samtliga propellerblad var böjda och skyddsplåten vid propellerhylsan bortsliten. Samtliga kvarstående ~~xxxxxx~~ stormskador från jan 42 reparerades nu. Kostnad $ 15.627:26 inkl dockning.
SKN fått stå för livbåtssakdor och en förstörd flotte.
SKN betalt 6616:63 kr till rederiet 22.4.43

===

Seth Waldton

Kapten Waldtons egen berättelse om Januari 1942.

(Båtologen nr 6 -1972)

Eknarens resa Boston-Halifax-Glasgow i januari 1942 med last av 8400 ton livsmedel satte rekordet för alla tidigare resor beträffande dåligt väder i Nordatlanten. En äldre befh på ett av fartygen isamma konvoj som Eknaren påstod att under de 40 år han gått på Nordatlanten hade han aldrig varit med om ett så

EKNAREN 9-15-1 42

ihållande våldsamt oväder som det vi råkade in i på denna resa. Den här gången var det ett 70-tal fartyg i konvojen som lämnade Halifax,däribland systerfartyget Yngaren. Redan före starten på morgonen den 2.1 tycktes motlgheterna börja. En nästan ogenomtränglig tjocka låg över hamnen och hindrade avgången på den utsatta tiden. Först vid middagstid hade tjockan lättat nagot. Strax därpå gav commodorefartyget signaler om att börja lätta ankar,senare följd av signalen "ankeret upp, jag gör fart genom vattnet." I tur och ordnig passerade fartygen tätt förbi vår ankarplats. När Yngaren gick förbi utväxlades den sedvanliga hälsningen med flaggan och viftningar.De Amerikanska passagerana på Yngaren utväxlade högljudda välgångsönskningar med våra passagerare.Föga anade vi då det gränslöst tragiska öde de gingo till mötes. Kl 15.15 var det vår tur att lätta och följa efter. Vid 17-tiden var alla ute och konvojen bildad i enlighet med sina instruktioner. Med omväxlande tjocka och klart väder gick resan bra till den 8.1 på kvällen då det blåste upp från SW.-Barometern föll hastigt och vinden ökade alltmer i styrka. Sjön växte fort och började vräka in över däcken. För varje timme som gick blev det allt svårare att hålla plasten i konvojen. Jag väntade att när som helst få se signalljusen från commodoren med order om att lägga bi eller åtminstone ändra kursen, ty vind och sjö var tvärs på livet. Denna signal uteblev dock,säkerligen berodne på att commodorefartyget var ett stort passagerarfartyg som ej kände vind och sjö som de flesta andra fartygen gjorde. Redan hade en del blivit efter eller lagt bi,särskilt de som hade däckslast av stora flygplanslådor. Vid 04-tiden den 9.1 var det omöjligt att att vidare följa med, varför jag lade Eknaren mot vind och sjö efter att först ha försökt meddela detta till commodoren. När det blev dager syntes inga fartyg till. Det blåste nu full orkan och barometern fortsatte att falla.Sjön gick brytande hög. Med oförminskad styrka fortsatte det att blåsa i 2 dygn och vinden rev upp ett våldsamt hav som vräkte in över fartyget och anställde stora skador på bryggor och däck. På tredje dygnet mojnade det något och barometern visade en liten tendens att stiga samtidigit som sjön lade sig betydligt. Vid 15-tiden svängde vi runt och satte kurs på Butt of Lewis.Fartygets position var long W 37, 200 mil söder om Cape Farewell på Grönland. Våra förhoppningar om bättre väder blev snrt grusade. Barometern började åter falla,vinden tilltog och efter några timmar blåste det åter full orkan åtföljd av hårda snö- och hagelbyar. Med halv fart länsade vi undan för den tilltagande grova sjön.För att dämpa brotten något pumpades olja överbord.Denna ruskiga natt kommer jag aldrig att kunna glömma. Det var samma natt som Yngaren någonstans i närheten gick sitt mycket tragiska öde till mötes. I 6 dagar blåste det med oförminslad styrka och havet var det våldsammaste jag någonsin sett. Det kändes skönt den 17.1 på kvällen då vi fick Glasgowlosten ombord och kort därpå ankrade på en säker plats för antten. Vi var nu lyckligt över med vår värdefulla last,fast ganska illa tilltygade och med en man spolad överbord.

xxxxxxxxxxxxxxxxxx

EKNAREN 9-15.1.42

Eknaren utanför spärren 9.4.40

Den 21.3.40 avgick Eknaren från Sydney, befh E.Källström, destinerad till Göteborg och nåddes 9.4 av meddelandet om ~~Norge och Danmark~~ det tyska angreppet på Norge och Danmark. Den 7.5 kom Eknaren till Marseille där 3000 ton ull och talg lossades för försäljning. Först den 14.6 passerade Eknaren Gibraltar på resa till Liverpool där resterande last lossades och såldes varfeter fartyget insattes i charter för Ministry och War Transport under det svensk-Engelska avtalet. Charten löpte i 3-månadersperioder från juni 1940. Eknaren var kaskoassurerad för 2.640.000 kr plus intresse 660.000:- och den i januari gällande charten löpte 7.11.41- 6.2.42.

Eknaren sänktes den 1.7.42 med Waldton fortfarande som befh.

Historik

Se: Eknaren 1.7.42 Torpederad.

HEMLIG

YNGAREN 12.1.42

TORPEDERAD I FULL STORM - 2 ÖVERLEVANDE AV 40 OMBORDVARNADE

Rapport

Avgick Halifax fre 2.1.42 och anslutit till konvoj ((HX 168)) dest. till engelsk hamn. Rumslast c:a 3000 ton manganmalm och c:a 5000 ton kopra. Däckslast: 2 flygplan i lådor, div. billådor, surrade med wires. Djupg ? 34 mans besättning och 6 manliga passagerare = 40 personer. Tors 12.1 strax efter kl 04 torpederad i storm med grov överbrytande sjö och dålig sikt på N. 57 - W 26, ungefärligen. 38 sannolikt ljutit döden.

Matros Yngve Carlstedts skriftliga berättelse
(Göteborg 28.2.42)

Yngaren avgick från Halifax till någon hamni England den 2.1.42 i en konvoj omfattande 30-35 fartyg. Lasten bestod av c:a 3000 ton manganmalm, inlastad i Bombay, och c:a 5000 ton kopra som intogs i Macassar i Nederländska Indien. Malmen var till största delen placerad i underrummen, men den mindre del var stuvad i mellandäck. Kopran fyllde samtliga rum. Fartyget medförde dessutom gåvopaket från Kanadensiska Röda Korset. Under uppehållet i Halifax blev lasten i rum 4 omplacerad efter en mindre eldsvåda som till följd av kortslutning uppstod under aktra förhalningswinschen, och placerades på 4ans och 5ans luckor under täckning av lucksegel och presenningar. I Halifax intogs last av billådor och 2 stora flygmaskinslådor som stuvades på däck och luckor. All däckslast surrades med wires. Mån 5.1 förlorade Yngaren kontakten med konvojen på grund av dåligt väder. Enligt uppgift lär hela konvojen ha blivit skingrad. Av mig i Glasgow lämnad uppgift om tiden för konvojens sprängning är antagligen felaktig. Sedan försök att återfinna konvojen misslyckats fortsattes resan. Vädret var tidvis disigt med friskande vind och övergick i storm. Härunder uppkom en del skador på däckslasten. I övrigt fortgick resan utan missöden till mån den 12.1 , då jag kl 04 avlöste utkiken, den räddade danske matrosen E.V.Andreassen, på BB bryggvinge. Vädret var mycket dåligt, storm med hög överbrytande sjö och tjocka. Sikten var dålig. 3 à 4 minuter över kl 04 inträffade en häftig explosion och en hög eldpelare sköt upp förut på STB bog. 3e styrman Eng, som avlösts av Ie styrmannen, och som stod bredvid mig frågade vad det var, och då jag svarade att " det var väl en torped" ansåg han det bäst att lämna bryggan, vilket vi också omedelbart gjorde. Då jag kommit ned på huvuddäcket skakades fartyget av ytterligare en explosion, förmodligen även den förut om BB. Hade fartyget träffats på BB bog eller akter om bryggan skulle jag ha sett eldskenet. Jag förlorade styrman Eng ur sikte och fortsatte akteröver genom BB gång. Min avsikt var att bege mig till BB livbåt som jag var tilldelad. Fartyget hade börjat få STB slagsida och då denna hastigt ökade insåg jag, att BB båt, som var försedd med Smiths patentdavitar, inte skulle kunna sjösättas. Jag

YNGAREN 12.1.42

fortsatte därför akterut för att försöka uppnå den stora flotte som låg fritt på däckshusets tak på poopen. Härunder mötte jag en man,som jag icke vet vem det var, och uppmanade honom att gå akteröver ,men han fortsatte i motsatt riktning. Under de 3 à4 minuter som det tog för att komma från bryggan akterut hade slagsidan ökats så kraftigt att jag måste ta mig fram på räckverket och däckshusets sida för att komma fram till flotten. Jag fick tag i en av livlinorna på flotten och kunde därigenom hala mig fram till den fasta lejdare som fanns på flottens förkant. Flotten lutade starkt framåt och åt STB och det var endast med den största svårighet som jag kunde ta mig uppför lejdaren. Just som jag fått upp armarna över flottens kant bröt en mycket kraftig sjööver hela fartyget från för till akter. Sjön vräkte mig ombord i flotten och flotten i sjön. När jag en stund senare kunde resa mig upp hade fartyget försvunnit. I det svaga skenet från en lysboj,som hastigt drev bort, såg jag en massa vrakspillror och en livbåt med kölen i vädret. Av de ombv såg jag däremot icke någon,men jag hörde nödrop som emellertid ljödo allt svagare alltefterssom den höga flotten drev bort från platsen av vind och sjö. Efter en stund upptäckte jag ytterligare en man på flotten. Det var dansken Andreasen. Det fanns ingen möjlighet för oss att på något sätt bispringa de nödställda. Flotten kunde nämligen inte manövreras utan drev redlös i den höga sjön. Hård vind rådde,havet gick vitt och vi hade all möda att hålla oss kvar på flotten som hotade att kantra. Mot kvällningen saktade stormen av och vi öppnade då lockan till en brunn i flottens mitt där vi sökte lä för vinden och sjön som gick över flotten. Efter några dygn blev vädret bättre och vi lyckades så småningom göra det något så när drägligt föross. I brunnen fanns ett lager konserver, kaffe och thé, ett fotogenkök, fotogen och dricksvatten. Endast den omständigheten att flotten var så väl utrustad gjorde det möjligt för oss att komma undan med livet i behåll. Flotten, som var mycket stor och hög, vägde mellan 3 och 4 ton.Denhade konstruerats av befh, kapten Yngve Cassel, under den tid han tjänstgjorde som Ie styrman. - Tis den 10.2 upptäckte vi vid middagstiden ett engelskt flygplan som vi signalerade till genom att vifta med signalflaggor och avskjuta ett skott med raketsignalpistolen. Plnet observerade oss och besvarade våra signaler med en morselampa. Under 3 timmar kretsade planet omkring oss och avlägsnade sig därefter. Tidigt påföljande morgon kom en flygbåt och kretsade kring flotten till dess en trålare anlände och tog oss ombord. I trålaren rönte vi stort tillmötegående och god behandling. Vi landsattes i Gourock fredag den 13.2 kl 21.30. - Beträffande platsen för torpederingen har jag av en kamrat hört uppgivas att fartyget ett par dagar tidigare skulle ha varit på en punkt 57 N och 26 W. Under dessa dagar före olyckan torde inte fartyget ha gjort någon fart p.g. av den svåra sjön. Enligt en annan uppgift,

HEMLIG

YNGAREN 12.1.42

som jag likaledes fått av en kamrat, skulle fartyget dagen före olyckan ha 3 dygn kvar med en fart av 8 knop. Efter torpederingen sjönk Yngaren mycket hastigt. Då olyckan inträffade under hårt väder på natten, medan alla utom de vakthavande befunno sig under däck, är jag övertygad om att ingen av de ombv utom oss 2 på flotten blivit räddade.

Göteborg den 28 februari 1942

Yngve Carlstedt

CREW LIST

HEMLIG

+ Befh Folke Yngve Cassel, Karl Johansg. 5, Gtbg, 29.7.91 Söderbärke
Tillträtt slutet dec 41 Halifax efter Nils Arvid Rignell, Alingsås, (11.7.38) Dessförinnan Ie styrman ombord.

+ Ie styrman David Bernhard Granlund, Nordhemsg. 69, Gtbg, 18.6.02 Sollefteå (1.1.41)

+ 2e styrman Sigvard Reinhold Granger, Ö. Långgatan 16, Huskvarna, 26.3.12 (22.12.39) Tranås

+ 3e styrman Gustav Valdemar Eng, Pålsundsparken 12, Sthlm, 18.8.09 Luleå (24.2.41)

+ Chief Oscar Rickard Olsson, Alfhemsgatan 5, Gtbg, 8.9.82 Ed (14.9.39) (varit ombord sedan sjösättningen 1921)

+ Ie maskinist Karl Valdemar Karlsson, Kullegårdsvägen 28, Gtbg, 8.4.07 (14.9.39) Arboga

+ 2e maskinist Frans Oscar Carlsson, Forsen I, Södertörns villastad, 31.8.91 (31.1.40) Boo, Sthlm

+ Maskinassistent Otto Konrad Hansen, Ö. Langgaten 24, Tönsberg, 21.8.07 (16.1.41) Langfjordsholm, Norge

+ Elektriker Alexander Rose Roy, 4 Walmer Road, Waterloo, Liverpool, f ? (6.8.41)

+ Steward Erik Gustav Harald Samuelsson, Vegagatan 11, Gtbg, 18.9.02 Gtbg (sedan 1935) (14.9.39)

+ Ie kock Sven Berthild Ahlqvist, Vegagatan 11, Gtbg, 18.12 03 Gtbg (14.9.39)

+ Salongsuppassare Johan Fäldt, Mallgårds, Levide, Gotland, 24.3.22 Wormsö (5.4.41)

+ Salongsuppassare Knut Sigfrid Johansson, Eken 2, Mjölby, 13.1.17 Ekeby (22.4.41) (Ie kock 2 veckor tid)

+ Mässuppassare Victor Emanuel Fernandez, Amistad 363, Havanna, f ? (3.12.41)

+ Timmerman Nils Nilsson, 4e Långgatan 25b, Gtbg, 9.7.93 Tranås (19.1.40)

+ Båtsman Ernst William Lagerholm, Majorsgatan 17, Malmö, 6.1.87 Skurup (3.1.40)

Matros Yngve Erik Carlstedt, box 1015, Hellefors, 20.12 97 Hellefors (20.12 39)

Matros Erik William Andreasen, Nybrovejen 328, Odense, 22.12 15 Odense (1.4.41)

+ Matros Sture Evert Lennart Andersson, Nr 16, Önnestad, 1.5.20 Norra Strå (20.12 39)

+ Lättmatros Prytz Klaus Hansen, Os. Österdal, 4.9.18 Röros, Norge (31.10.40)

+ Lättmatros Georg Henry Poskett, 11 Larch Road, Guisbourgh, Yorkshire. f ? (5.8.41)

+ Lättmatros Roald Axel Rasmussen, Solhöj Ommel, Marstal. 5.2.22 Ommel, Denmark (26.3.41)

+ Jungman Ramon Josef Barrera, 32 St.James Rd, Liverpool, 4,4,22 Liverpool (11.3.41)

+ Lättmatros Jesus Diaz Arias, Jesus Diaz Street Minas 5, Madrid, 19.7.18 (3.12 41) Madrid

Forts

YNGAREN 12.1.42

Crew list forts

† Matros George Muir Mackenzie, 9 Wardieburn Street, East Granton, Edinburgh, 12.12 22 Edinburgh (24.12 41)

† Motorman Thomas Erling Eriksen, Kirkehöj, Ohrhöj, Vejle, 24.2.13 Grejs, Danmark (11.3.41)

† Motorman Gunnar Ivan Lundin, Ingeborgsgatan 4, Gtbg, f.? (22.9.41)

† Motorman Gustav Holger Johansson, box 190, Hallsberg, 6.9.17 Hallsberg (4.4.41)

† Motorman Paol Plesnik, Zagreb, 27.6.08 Zagreb, Yugoslavia (7.3.41)

† Motorman Malvin Johannes Ånnevik, Höyanger, 31.3.03 Breivanger, Norge (20.3.41)

† Motorman Gomez Diego Galvez, Garcias Aveny North 61, Panama City, 28.10.13 Malaga (3.12 41)

† Motorman Stephen Murphy, 36 Gipsy Road, Bridlington, Yorkshire, 18.12.06 Nottingham (1.1.42)

† Salongsuppassare Reginald Hall, 1973 Ernest Street, Middlesbrough, 5.3.20 Greenmouth (24.12 41)

† Mässuppassare Juan Carrasso Starico, Malaga, Spain, 22.12 13 Malaga (3.12 41)

Passagerare

† R.A.F petty officer Francis Roy OÑeill
† -"- Michael Patrick Augland
† -"- Maurice Melton Campbell
† -"- William Upton Hewett
† -"- Maxwell Mclean Stewart
† -"- Sydney Henry Arthur Wright

(Se följande brev)

8.6.42 inkom till KK via hemligstämplat UD-brev en avskrift av följande brev från J.M.Davison, viceconsul fpr Sweden in Halifax to Per Wijkman, generalkonsul i Montreal.

Dear Sir,

HEMLIG

Re. ms Yngaren

I am in receipt of your letter of the 17th instant re.6 passangers onboard the above ship when she left Halifax on Jan.2d last. I have received a memorandum containing the mames of the 6 passengers from the ship's agents and list below the names of said persons.

List of Air Force personell embarked

per MS Yngaren

No		Rank	Neme
Aus.	403830	P/O	O'Neill, Francis Roy
NZ	411359	"	Augland, Michael Patrick
NZ	405230	"	Campbell, Maurice Melton
NZ	404363	"	Hewett, William Upton
Can.	C 8536	"	Stewart, Maxwell Maclean
Can.	C 8592	"	Wright, Sydney Henry Arthur

Forts

YNGAREN 12.1.42
Brev forts

Trusting this is the information you require, I am,
Yours very truly
J.M.Davison
Vice consul for Sweden.

(1ex av detta brev sänt till UD i Sthlm med flyg från Montreal och 2 ex med kurir via Washington)

Sjöförklaring i Göteborg 5.3.42

Matros Yngve Carlstedt den 28.2 skriftligt anmält sig till GTBG rådhusrätt till avgivande ab sjöförklaring såsom varande " med största sannolikhet den enda överlevande svensken av fartygets befäl och besättning."
Sakkunniga: Lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sven Lundmark.
Carlstedt: Till sjöss sedan 1915. det fanns 3 flottar på Yngaren.Den på poopen var den största. De båda andra, som varit sinsemellan lika stora, hade varit upphängda i en talja i STB resp. BB rigg. På flotten fanns bröd ett större fat dricksvatten, förbandsmaterial i vattentäta lådor, filtar, ylletröjor och oljekläder för 10-12 personer. Vidare en raketsignalpistol med patroner samt signalflaggor. De båda livbåtarna ombord på Yngaren hängde i patentdävertar färdiga för omedelbar sjösaättning.Livbåtsövning hållits i varje hamn fartyget besökt. Då den första torpedexplosionen inträffade låg Yngaren bi mot vind och sjö i det hårda vädret med sakta eller halv fart. Då Carlstedt lämnat bryggan och var på väg akteröver hade maskinen varit stoppad. Hade ej iakttagit huruvida med siren blåsts någon varningssignal för att larma dem som uppehållit sig under däck. Befh, stuert, 2 uppassare och de 6 passagerarna hade sina hytter under kommandobryggan. Styrmän, maskinister och kökspersonal (med undantag för 2 uppassare) haft sina hytter midskepps, de övriga akter, Enär torpederingen inträffade vid vaktskiftet var Carlstedt övertygad om att alla besättningsmännen varit uppe och ej legat till kojs.

KK memorial 31.3.42 Ej för publicering

Stämplat: "Har ej föranlett åtgärd av
Sjöåklagaren.Stockholm
den 13 April 1942.

--- Den 12.1 då fartyget låg bi för storm i ungefär lat.N 57 long W 26 inträffade omkring kl 04 en våldsam explosion i förskeppets STB-soda akter om backen. Fartyget erhöll genast svår STB slagsida och började sjunka. Någon halv minut senare sköt ånyo en eldpelare upp förut om STB varefter ännu en kraftig detonation skakade fartyget. Det kantrade därefter över

YNGAREN 12.1.42

och gick till botten med stäven före. Ingen livbåt hann sjösättas, men lyckades 2 man av vakten på däck taga sig upp på en större specialbyggd flotte vilken spolades överbord när fartyget sjönk. Nödrop hördes men kunde man från flotten i den grova sjön överbrytande sjön ingenting göra för de drunknande männen. Flotten drev de påföljande 27 dygnen o ONO-lig riktning och siktades vid middagstid den 10.2 gav ett engelskt flygplan...

Ex officio
Bo Bergström



Det väder som Yngaren torpederades i den 12.1.42

UDHP80c 3516

Ch.telegram London till UD 4.2.42 kl 18.12

215 Enligt Amiralitetet är ms Yngaren vilken 3.1 avgick Halifax starkt försenad och måste betraktas som förlorad = Swedish minister.

Dito 5.2.42 kl 16.10

228 Yngaren regret Admiralty now consider vessel definitely lost stop please telegraph name british crew members = Swedish minister

Dito 18.2.42 kl 10.15

305 från GK vårt 291 nu konstaterats Yngaren torpederats 600 miles W.Irland troligen 12.1 kl 04 stop konvojen skingrades på fm 8.1 Återstoden besättn. sannolikt omedelbart omkommen stop Carlstedt hemsändes med svenska planet benäget meddela SKN= Sw.Minister

YNGAREN 12.1.42

TT-meddelande i Riksradion 10.2.42

"Det Red AB Transatlantic i Göteborg tillhöriga motorfartyget Yngaren som sedan någon tid inte hörts av, måste nu anses förolyckat med den till 30 man uppgående besättningen.Yngaren lämnade Amerikansk hamn den 4 januari och har sedan dess ej avhörts.Fartyget var inte på väg till sverige. Alltsedan krigsutbrottet har fartyget gått i fraktfart. utanför spärren. Befälhavare var kapten Y.F.Cassel."
(Samma dag påträffades flotten med de 2 överlevande.) Meddelades 15.2

KK(H) vol 27

UD till KK,Sjöfartsbyrån,Sthlm 7.2.42

"Härmed har jag äran meddela, att UD från beskickningen i London mottagit telegrafiska rapporter av innehålll,att i Göteborg hemmahörande motorfartyget Yngaren (Reg nr 6653) - som sedan någon tid icke avhörts -numera måste anses hava förolyckats jämte besättningen. Fartygets rederit har underrättats om förestående. J.Setterwall

Chef för byrån för arvsp& ersättningsärenden

SKNEIII 224 Assurans & effekter

SKN betalt 3.125.000:" 26.2.42 plus revers på 175.000:- (löst 25.4.42)
SKN betalt för effekter 13100:- (Red. utbelatat 13437:50)
Att inte mer betalats ut för effekter förklaras av att endast anhöriga tlll de 18 svenskarna ombord fick ut lagstadgad ersättning. Dock fick lättmatros Rasmussens föräldrar 450:- liksom matros Andreasen personligen såsom överlevande 450:-

---

KK vol 27 Två brev ang. Yngaren till KK

Levide den 13.4.42

Kungliga Kommerskollegium
Stockholm

Red AB Transatlantic har tillrått mig att vänd mig till eder angående dödförklaring av min son - Johan Fäldt - vilken var anställd som salongs uppassare å ångfartyget Yngaren som torpederades i Atlanten den 12 januari d.å., och tillåter jag mig vördsamt anhålla om att Kungliga KK ville sända mig nödiga papper för sagda ändamål.

Vördsamt
Maria Jakobsson
Mallgårds
Levide (Gotland)

YNGAREN 12.1.42

Exp. 17/4 Beslöts den 17 April 1942

D.N:r 527

17Y

Till fru Maria Jakobsson,Mallgårds,Levide (Gotland)
angående en sjöman å torpederade MS Yngaren.

Med anledning av Eder skrivelse till Kungl.Kommerskollegium den 13 April 1942 översänder Kollegium härmed avskrift av ett tjänstememorial, som Kollegii sjötekniske konsulent upprättat i anledning av ms Yngarens torpedering den 12 januari 1942. Av den utredning, som varit möjlig att förebringa, framgår, att Eder son, salongsuppassare Johan Fäldt,omkommit i samband med fartygets förolyckande.

Enligt uppdrag
Christian von Rosen.

Seth Waldton

Utdrag ur artikel skriven av sjökapten Seth Waldton
som i jan. 1042 förde ms Eknaren i samma konvoj som Yngaren.

(I samma konvoj gick även svenska Korsholm och Sydland, vilka, liksom Eknaren, fick svåra ovanbordsskador i det hårda vädret.Även Yngaren fick skador, bl.a. på däckslasten, enligt Carlstedt)

Nästa resa i januari 1942 från Boston via Halifax till Glasgow med last av 8400 ton livsmedel, satte rekordet för alla tidigare resor beträffande dåligt väder i Nordatlanten. En äldre b-fh på ett av fartygen i samma konvoj som Eknaren, påstod vid ett samtal att under de 40 år han gått på Nordatlanten,hade han aldrig varit med om ett så ihållande våldsamt oväder som det vi råkade in i på denna resaa.-Den här gången var det ett 70-tal fartyg i konvojen som lämnade Halifax ,däribland systerfartyget Yngaren. Redan före starten på morgonen den 2 Januari tycktes motigheterna börja.En nästan ogenomtränglig tjocka låg över hamnen och hindrade avgången på den utsatta tiden.Först vid middagstid hade tjockan lättat någon aning. Strax därpå gav commodorfartyget signaler om att det började lätta ankar,senare följd av signalen " ankaret upp" jag gör fart framåt." I tur och ordning passerade fartygen tätt förbi vår ankarplats.När Yngaren gick förbi utväxlades den sedvanliga hälsningen med flaggan och viftningar.De Amerikanska passagerarna på Yngaren utväxlade högljudda välgångsönskningar med våra. Föga anade vi då det gränslöst tragiska öde de gingo till mötes. Kl 15.15 var det vår tur att lätta och följa efter. Vid 17-tiden voror alla ute och konvojen bildad i enlighet med givna instruktioner. Resan gick bra med ~~omväxla~~ omväxlande tjocka och klart väder till den 8 januari på kvällen då det

YNGAREN 12.1.42

blåste upp från SW. Barometern föll hastigt och vinden ökade alltmer i styrka. Sjön växte fort och började vräka in över däcken. För varje timme som gick blev det allt svårare att platsen i konvojen. Jag väntade att när som helst få se signalljusen från commodoren med order om att lägga bi eller åtminstone ändra kursen, ty vind och sjö var tvärs på livet. Denna signal uteblev dock, säkerligen beroende på att commodorfartyget var ett stort passagerarfartyg som ej kände vind och sjö som de flesta andra fartygen gjorde. Redan hade en del blivit efter och lagt bi särskilt de som hade stora flygplanslådor på däcken.(Yngaren hade sådan däckslast) Vid 04-tiden den 9 januari var det omöjligt att vidare följa med,varför jag lade Eknaren mot vind och sjö efter att först ha försökt meddela detta till commodoren. När det blev dager syntes inga fartyg till. Det blåste nu full orkan och barometern fortsatte att falla. Sjön gick brytande hög. Med oförminskad styrka fortsatte det att blåsa i två dygn och vinden rev upp ett våldsamt hav som vräkte in över fartyget och anställde stora skador på brygga och däck. På tredje dygnet mojnade det något ochbarometern visade en liten tendens till att stiga samtidigt som sjön lade sig betydligt.Vid 15-tiden svängde vi runt och satte kurs på Buttof Lewis. Fartygets position var Long 37 W, 200 mil söder om Cape Farewell på Grönland. Våra förhoppningar om bättre väder grusades dock snabbt. Barometern började åter falla, vinden tilltog och efter några timmat blåste det åter full orkan åtföljd av hårda snö- och hagelbyar. Med halv fart länsade vi undan för den växande grova sjön. För att dämpa brotten något pumpades olja överbord. Denna ruskiga natt kommer jag aldrig attkunna glömma. Det var också samma natt som Yngaren någon stans i närheten gick sitt mycket tragiska öde till mötes. I 6 dygn blåste det med oförminskad styrka och havet var det våldsammaste jag någonsin sett. - Det kändes skönt då vi fick Glasgowlotsen ombord på kvällen den 17.1 och några minuter senare ankrade på en säker plats för natten. Vi voro nu lyckligt över med vår värdefulla last, fast ganska illa tilltygade och med en man spolad överbord.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-43, Wolfgang LÜTH

Yngaren torpederades kl 04 den 21.1.42 i plankvadrat AL1938, lat N 57- long W 26, som "nachzügler" till konvoj HX 168 av U-43,Wolfgang Lüth, som den 18.1.40 sänkte Flandria & Patria. Den 20.5.43 var Lüth befh på U-181 och sänkte Svenska Lloyds Sicilia som gick för Int.Röda Korset.
U-43 sänktes med man och allt 30.7.43 SW Azorerna,N.34 57′- W.35 11′ med sjunkbomber av och flygtorpeder av plan från US escort carrier Santee
Santee

YNGAREN 12.1.42

Lloyds War Losses anger att Yngaren var på slutetappen på en lång resa från Bombay till Hull med last av 4696 ton Copra, 3000 ton manganmalm, 80 ton arméIastbilar och 8 st flygplan. Sänkningsposition approximativt N 57 - W 26. En flotte med 2 överlevande togs upp av en H.M.trawler den 11.2 kl 10.50 f.m på N. 58 17'- W. 12 38'.

Yngaren sjönk inom 3 minuter efter de två torpedträffarna föröver. Hon sjönk med våldsam slagsida,liggande nästan på sidan. I skenet av ett livbojsljus såg Carlstedt från sin flotte en massa spillror vräka omkring i sjöhävningen och en livbåt med kölen upp.Nödrop hördes medan flotten drev iväg. Att Andreason låg medvetslös på flotten uppmärksammade Carlstedt först långt senare i sitt utmattade tillstånd. Först framemot kvällen den första dagen kunde de öppna luckan till brunnen i flottens mitt och få något skydd där mot överspolningen. Flotten vägde 3 ton och var avsedd för 35 man. Den hade byggts och konstruerats av Yngarens befh Yngve Cassel 1940 då han var Ie styrman ombord. Cassel och timmerman byggt den på sin fritid. Kapten Cassel hade varit i Transatlantics tjänst sedan 1919 och fick sitt sjökaptensbrev 1918. Flotten mätte 4x5 meter och bars upp av 32 tomfat mellan två trädurkar som på alla 4 sidorna kringgärdats med en 12 dm hög träbarriär med sittbänkar på insidan. Den kunde hamna i vattnet på vilken sida som helst. I en genomgående brunn, åtkomlig från båda sidor,fanns vattentätt förpackat filtar,tröjor,oljeställ,primuskök med fotogen, tändstickor,ficlampor, lanternor,raketer, signalpistol, färskvatten, kaffe och the, bröd samt konserver som corned beef och fiskbullar. Trots denna utrustning var mat och vatten helt slut de sista 7 dygnen innan Carlstedt och Andreasen siktades och räddades. I 30 dygn hade flotten drivit över halva Atlanten under den värsta av årstider och befann sig 400 km W Skotska kusten då ett av R.A.F.s patrullplan siktade demvid middagstid den 10.2. Följande dag den 11.2 kl 10.50 togs de upp av ern armerad trålare som dirigerats till platsen av en Sunderlandflygbåt. Båda var så utmärglade att de knappt orkade stå på benen, glädjetårar rann nedför deras kinder ,de hade inte överlevt många fler dygn. För att hålla kylan ute hade iFört sig socka utanpå socka,sweater utanpå sweater, oljerock utanpå oljerock men var båda köldskadade. Den 13.2 kl 21.30 bars de på bårar iland i Gourock och fördes till sjukhus. Den 28.2 var Carlstedt hemma i Göteborg igen, hemsänd med kurirplan från Skottland.

Historik

Motorfartyg på 5293 brton byggt 1921 vid Doxford & Sons ltd i Sunderland av stål. L. 128,8 B. 16,4 Tillhörigt Red AB Transatlantic (Gunnar Carlsson)

YNGAREN 12.1.42

I Göteborg. Systerfartyg till Eknaren (1.7.42) På provturen 14.6.21 deltog 130 av de mest framstående Engelska sjöfartsexperterna med ingeniören Keller i spetsen, konstruktör till Yngarens för första gången provade Doxfordmaskineri, 2 st 4cyl 2ptakts Doxfordmotorer på 2600 ihkr, det dittills starkaste i världen byggda fartygsmaskineriet.Oljeåtgång per dygn 9 ton. Svenska tillverkningsrätten förvärvades av Lindholmen-Motala. Bland hjälpmaskineriet fanns 3 st 93 hkr Doxfordmotorer konstruerade efter samma princip som huvudmotorerna och kopplade till var sin generator.Yngarens chief Oscar Rickard Olsson var med på provturen 1921 och följde sitt fartyg till slutet. - Sh.däckat, med rak stäv och häckakter. 5 luckor varav nr 3 mellan bryy- båtdäckshusen. ASEA-winschar. VonTells luckskalkningsnaordningar. Brown Brothers el. styrmaskineri. Clark Chapman ankarspel. -Dec 23 kolliderade Yngaren på Schelde med danska ss Hermod och fick förpiken vattenfylld. Hermod inbogserades flytande på trälasten till Terneuzen. Hon var nybyggd, statsägd, specialbyggd för kollaster men vid tillfället på en försöksresa med trälast. 1927 gick Hermod i orkan under i Nordsjön med man och allt (22). - I febr 1925 pårändes Yngaren till ankars på Schelde av ss Vill Franca av Ponta Delgada och fick rum 3 vattenfyllt genom ett hål om BB.- Vetelasten i rum 3 lossats i Antwerepn, rep i Rotterdam, gick sedan till Gtbg med restlasten. - 1927 gjorde Yngaren en resa Cape Town -Sydney,Australien, med bl.a giraffer, lejon och 300 fåglar ombord för Sydney Zoo. (Foto & data se Marine Engineering aug. 1921) Yngaren gick till 1939 på Transatlantics Australienlinje. Från juni 40 i charter utanför spärren. Den 29.11.40 i konvoj i barlast på resa Liverpool-New Orleans anfölls hom av tyska plan på N.55 17'- W 15 2'. 2 bomber exploderade tätt intill BB låring och anställde smärre skador på ventilglas mm och lindrigt läckage i BB rännstenar. Yngaren kom den 17.12 40 lyckligt till New Orleans.

Wolfgang Lüths skildring av sänkningen

I Karl Almanns bok "Wolfgang lüth" (Podzun-Pallas, 1988) Skildras torpederingen av Yngaren:

Am 6.50 Uhr des 12 Januar, mitten im einem dichten Hagelschauer, kam bei schlechter sicht dennoch ein Schiff im südosten in Sicht. Er hatte seine Seitenlaternen gesetzt und dampfte gegen die See. Zweimal setzte U 43 vergeblich zum Angriff an. Des Ausguck auf der Brücke war wegen der überkommenden See angeschnallet. Das Schiff liefimmer noch quer zur See und war nur manchmal auf den Wellenbergen zu sehen. Lüth zu diesem Angriff:

" 8.02 Uhr. Doppelschuss aus den Heckrohren auf einen beladenen 6000-tonner Distanz etwa 400 meter, lage 90 Grad, Vorhalt auf 5 Grad geschätzt,Tiefe 2 meter, Abkommpunkt 20 meter vor der Brücke,dann 12 Sekunden, nachdem der 6000-tonner wieder hinter einem Wellenberg verschwunden ist und nach genau

Yngaren 12.1.42

30 sekunden laufzeit, als er gerade wieder in sicht kommt, 2 starke detonationen im Vor- und Achterschiff. Schiff sinkt in einer minute. Aller Groll gegen die Torpedos ist wieder verschwunden."
Es war das Schwedische Motorschiff Yngaren mit 5246 brt,das am vormittag den Torpedos von U-43 zum Opfer gefallen war.Wegen der Orkanartigen Böen die gegen Mittag über das Boot hinwegfegten und dichte Hagelschauer mit sich führten, liess Lüth um 12.00 Uhr tauchen. Das Barometer zeigte 967 Millibar an und war, wie man in Fachkreisen sagte:"Unterkante Papier." Bis 14.07 Uhr liefen sie unter Wasser in der Generalrichtung weiter, dann liess Lüth auftauchen. Die Sicht betrug knapp 100 meter. Die Luft war voller Gischt. Das Boot steuerte quer zur See.Schlingenbewegungen liessen es bis 74 Grad weit überkrängen. Wer nicht angeschnallt war,der wurde über Bord geschleudert. Auf die Brücke hämmerten so starke Wassermassen nieder, dass die Wchgänger viele sekunden lang mit angehaltenem Atem unter Wasser stehen mussten. Selbst durch das geschlossene Turmluk drang soviel Wasser ins Boot ein, dassununterbrochen gelenzt werden musste. Ein Orkan tobte, der als Naturschauspiel wunderbar anzusehen,doch für die Wachgänger auf dem Turm von erschreckender Gewalt war. 30 minuten hielt Lüth es über Wasser aus, dann liess er abermals auf Tiefe gehen, und das Boot in 50 meter Wassertiefe einpendeln. Selbst noch in der Tiefe waren die Wellenbewegungen wirksam. Erst um 19.25 Uhr erfolgte der befehl zum wiederauftauchen. Das Boot marschierte weiter quer ~~durch~~ zur See, und es schien, als habe der Orkan abgefalut. Dennoch schlugen die mit stärken 9 bis 11 Beaufort angewehten Hagelschauer die Gesichter blutig. Bis zum mittag des 13.1 hatt das Boot in den letzten 24 Stunden 70 Seemeilen über und 14 Seemeilen unter Wasser zurückgelegt....

ADOLF BRATT 15.1.42

TRÄFFAD AV EN BRANDBOMB I EMDEN VID SAMMA RAID SOM SKADADE MATHILDA.

Journalutdrag

Tors 15.1.42 liggande I Emden under flyganfall som började vid 21-tiden träffades fartyget av en brandbomb som slog igenom bryggdäcket vid bunkerluckans BB-sida kvarlämnande ett hål av 5-6 cm diameter.Bomben grävde ner sig i bunkerkolen och förbrändes utan att antända.

Alvar Hisjö 1e styrman

R.E.Levin 2e styrman

Bertil Kjellander Befh

BESIKTNING 23.1.42

Vid besiktning i Neuen Hafen,Emden 23.1.42 konstaterades att en däcksplåt vid bunkerluckan fått ett hål på c:a 5-6 cm diameter. Plåten senare kapats och delvis förnyats vid Eriksbergs varv.Reparationskostnad 905:- kr.

SKN 4.2.43 ersatt rederiet med 1015 kr inkl hyror & kost under reparationstiden.

Egna noteringar

Mathilda skadad

SS Mathilda av Norrköping låg i flytdocka i Emden vid raiden och dockan fick en bombträff och sjönk med föränden så att Mathilda blev liggande med förskeppet i vattnet. Om detaljer se Mathilda 28.12 41

Vid raiden 15.1.42 mot Emden fick även ss Brosäter sin roderstock skadad. Adolf Bratt skulle fortsättningsvis komma i kontakt med engelskt flyg tre gånger till under 1942. Den 8.5.42, den 30.5 då hon gick i Värmdös konvoj och den 14.12 .42 (Se dessa datum)

Historik

Se Adolf Bratt 30.5.42

H.M.S.SVÄRDFISKEN 18.1.42

UBÅT RAMMAD I U-LÄGE AV PANSARBÅTEN SVERIGE UNDER ÖVNING - TOG SIG UPP.

Sammanfattning.

Sön 18.1.42 befann sig ubåten Svärdfisken på 580 depl.ton byggd 1940 under stridsövning i u-läge väster om Stenkyrkhuk på Gotlands västkust och skulle kl 07.30 gå upp till observationsdjup för anfall mot fientlig huvudstyrka, bestående av dan jagareskorterade pansarbåten Sverige på 7080 ton då en våldsam stöt skakade ubåten och ett fruktansvärt brakande och dundrande hördes. Sverige hade rammat och i långskeppsriktningen gått över ubåten och endast några cm skilt från en katastrof. Trots blåsning av tankarna sjönk Svärdfisken snabbt nedåt med 100 meter vatten under kölen. Genom en läcka i officersrummets tak sprutade vatten in under högt tryck men alla bevarade sitt lugn ombord . "Full fart, intag ytläge" beordrade ubåtschefen. Svärdfisken skar i brant vinkel upp till ytan men sjönk sedan igen. Som tur var hade det inte gått att öppna tornluckan . Det konstaterades nu att luftavloppen öppnats vid kollisionen och sedan de stängts kunde ubåten gå upp i ytläge helt normalt. Manskapet tog sig ut genom den förliga luckan och fann däcket renskrapat från för till akter, bryggan hoptryckt, tornluckan fastklämd, torpedkranen böjd, periskopstöden avslitna och stora intryckningar i plåtarna i såväl torn som däck. Sverige och dess eskortjagare låg avvaktande stilla i närheten. Svärdfisken måste bogseras av pansarbåten in till Stockholms örlogsvarv för omfattande reparationer. Svärdfisken tjänstgjorde 1940-45 på Östkusten men förlades sedan till Göteborg.

K.Holm: "Vakt till sjöss". (1946)

Flaggstyrman Arlej berättar.

De svåra isförhållandena i jan.1942 gjorde utresan till öppet vatten från Hårsfjärden och ÖVS synnerligen besvärlig för de mindre fartyg som skulle delta i övningarna vid Gotlandskusten. Utanför Danziger Gatt började fritt vatten. Natten till den 18.1. befann vi oss med Svärdfisken W Stenkyrkehuk och farvattnet avpatrullerades med sakta fart på ostliga och västliga kurser. Kylan varpåfrestande för vakten i tornet. Plötsligt siktades en jagare i mörkret tätt om BB med kurs rakt mot oss. I sista stund girade den S STB och passerade akter om oss. Allt gick med blixtens hastighet. Endast en handsignallampa hann klargöras och riktas mot jagaren så var den försvunnen i mörkret. Utkiken skärptes efter detta. Frampå morgonsidan gick vi ner i u-läge. Strax efter kl 07 uppfångade hydrofonisten ljudet av turbinmaskiner Chefen bekräftade genom periskopobservation att det var huvudstyrkan som närmade sig och full manöverberedskap blåstes. En jagare var näsvis och det svitschande ljudet av dess propellrar hördes tydligt då den gick över oss. Chefen beordrade observationsdjup och ubåten började stiga. Då hände det!

H.M.S.SVÄRDFISKEN 18.1.42

Ett förfärligt oväsen över våra huvuden,knastrande, dunkande, en våldsam stöt i skrovet. Vi hade rammats av ett övervattensfartyg. Men varje man stod lugnt på sin post,avvaktande nästa order.Spänningen var stor men nu gällde det främst att ta det lugnt. Det gällde att hålla båten horisontellt,trots att den sjönk allt djupare.Bottendjupet var omkring 100 meter så det var gott om vatten under kölen. Chefen öppnade undre tornluckan och äntrade ner i manöverrummet följd av övrig tornpersonal,varefter luckan stängdes. "Blås överallt", beordrade han. Luften susade i tankarna men vi fortsatte att sjunka. Mera luft! Samma negativa resultat. "Full fart, intag ytläge" blev nästa order. På grund av den ökade farten ökar vi upp mot ytan.När tornluckan beräknades vara över ytan skulle den öppnas,men det gick inte,den var fastklämd,och tur var det ty i detsamma sjönk vi igen. Genom taket i officersrummet rann vatten in med radiomännen tätade med skinnkavajer och annat som fanns till hands. "Undersök varför inte blåsningen verkar!" Nu fann vi att luftavloppen hade slagits upp och sedan de stängts kunde vi gå upp i ytläge helt normalt. Förliga luckan öppnades och vi kom upp på däck. Hela däcket var renrakat från för till akter,bryggan var demolerad och tornluckan fastklämd,torpedkranen [illegible] krokig och ena periskopstödet låg på däck akter om tornet. Sverige hade gått över oss i långskeppsriktningen och hade vi legat några cm högre hade vi med all sannolikhet fått däcket upprivet,vattenfyllts och sjunkit på över 100 meters djup.Då hade mycket liten möjlighet funnits för oss att kunna ta oss upp eller räddas med dykarklocka. Runt omkring oss låg övervattensfartyg färdiga att bispringa. Vi togs på släp av Sverige och bogserades mot Landsort. Ögonvittnen på Sverige berättar att vi upptäcktes förut om BB på kontrakurs.Sverige hade sicksackat och passat på att gira medan vi trycktes ner av jagaren. Kollisionen var ett ögonblicks verk. Det mest dramatiska momentet för besättningarna på övervattensfartygen var där Svärdfisken i brant vinkel för ett kort ögonblick kom upp till ytan med luften fräsande i tankarna och ur luftavloppen för att därefter åter sjunka i havets djup. Då trodde många att de sett vår ubåt för sista gången."

Historik

Egna noteringar

Ubåt på 580 depl.ton byggd 1940 vid Kockums i Malmö av Stål. L. 62 B. 6,2 Tillhörig Svenska Marinen. Sjösatt tvärskepps den 18.5.40. Sv Sjölejonet-klassen,byggda 1936-41. Bestyckad med 2 40 mmAKA, 2 ksp och 6 st 53 cm TT. Svärdfisken var nr 4 i den serie på 9 ubåtar som inleddes 1936 den 25.7 med Sjölejonet och avslutades med Sjöborren,sjösatt 14.6.41. Serien omfattade Sjölejonet,Sjöbjörnen, Sjöhunden,Svärdfisken,Tumlaren, Dykaren,Sjöhästen, Sjöormen och Sjöborren. (Se Sjöborren 4.9.42) Svärdfisken

H.M.S.SVÄRDFISKEN 18.1.42

var den första caouflagemålade svenska ubåten och gick under smeknamnet "Tvättbussen." - Den 18.6.52 vid Nya Vervet i Göteborg utbröt tidigt på morgonen eld i officersrummet.Den tjocka röken hindrade varvets brandmän att tränga in mot eldhärden trots att de bar syrgasmasker. Alla lukcor stängdes och hjälp begärdes från Göteborgs brandkår som fläktade ut röken och släckte med skum. Branden hade uppstått genom kortslutning i en kabel till ett värmeelement.Ett träskott, taket, en madrass och en kudde förstördes. Den 11-15.9.58 låg Ia Ubåtsflottiljen i Malmö i samband med "Operation Ubåt" , en uppvisning i hamnen med insatser av olika slag. Flottiljen bestod av Patricia samt Svärdfisken, Sjöhunden,Spiggen,Sälen och Dykaren. - Den 1.4.60 sjösatte Kockums ubåten Draken, nr 1 i en serie om 6 ubåtar som skulle komma att ersätta 4 av de äldsta Sjölejonet-båatra och 2 kust-ubåtar. - Den 13.12.60 låg Svärdfisken vid ÖVG utan maskineri och bestyckning klar att utbjudas till försäljning. Sjöborren låg bredvid henne,ännu inte helt avrustad. 16 anbud hade inkommit för Svärdfisken samt f.d bogserbåten Ufve och trängfartygen Styrbjörn och Starkodder då anbudstiden utgick 11.1.61. Svärdfisken gick för nära 100.000 kr till Torsten Johannisons skrotvarv i Tingstad,Göteborg och Starkodder hamnade på samma ställe för 30.000 kr. Styrbjörn gick till ett bogseringsbolag i Holmsund för ombyggnad och Ufve till Donsö där 2 privatpersoner bjudit 15000 för henne. - Hösten 1961 gick Sjöborren till nedskrotning i Tingstad. Den 28.5.62 bogserades Sjölejonet,Sjöhunden och Dykaren till Ystad för nedskrotning vid Carl Persson & Söners skrotvarv. Bogsering en utfördes av bogserångaren Sundet.

Om denna ubåts-klass se även Sjöborren 4.9.42.

HEMLIG

MILOS 19.1.42

I SAMMA ORKAN I VILKEN YNGAREN TORPEDERADES - SVÅRT LÄCK, NÄRA ATT SJUNKA.

Rapport

Avgick Tampa,Florida fre 19.12 41 destinerad till UK via Newport News för bunkring 26-31.12.41 och Sydney,N.S för konvoj 9.1.42. Rumslast av 4309 ton fosfat varav 890 ton i säckar, resten i bulk. (I akterrummet 407 ton i säckar och 1562 ton i bulk.) Djupg F 19'9"- A 21'3". 27 ombv.

Efter orkan svårt läck i akterrummet mån 19.1.42. Satt på grund för att inte sjunka 25.1 i Bally Holm Bay, ~~Londonderry~~ Belfast. Införd till Belfast för lossning 2.2.

Skeppsdagbok.

Fre 19.12 41 kl 16.30 avgått från Tampa,Florida.

Fre 26.12 anlänt Newport News för bunkring och enär myndigheterna där internerade fartygets telegrafist , en finsk medborgare, kvarlåg Milos tills ny telegrafist anskaffats.

Tors 1.1.42 kl 22.30 avgått från Newport News.

Tors 8.1 anlänt till Sydney,Nova Scotia för anslutning till konvoj till UK.

Fre 9.1 kl 17 avgått från Sydney 7 timmar efter det konvojen lämnat,beroende på att 2 man av besättningen rymt under uppehållet .

Skulle stöta till konvojen efter 2 dygn men en häftig storm tvingade oss att lägga fartyget mot vind och sjö och mötet omintetgjordes. Efter erhållna order från Amiralitetet i St.Johns fortsattes resan i enlighet härmed.

Ons 14.1 NW orkan, 9-12 Beaufort med hög brytande sjö,snö- och hagelbyar,tvingade oss att lägga frtyget mot vind och sjö. Fartyget arbetar tungt i den grova sjön och tar svåra brott över från för till akter. Trots full fart i maskin kunde fartyget inte hållas upp mot vinden utan tvingades falla av och kursen aldes med vind och sjö. Fortfarande svåra brott över men påkänningen i fartyget är betydligt mindre. Vinden svngar mera W, fortfarande full orkan,men sakta avtagande.

Mån 19.1 kl 00.30 rapporterade chiefen att fosfatblandat vatten trängde ner ~~in~~ ner i tunneln genom ventilationsröret. Rännstenarna hade under hela resan varit läns och vi drog den slutsatsen att ~~las~~ vattnet måste befinna sig ovanpå lasten i akterrummet. Lucka 4 öppnades och det befanns att hela akterrummet till en höjd av c:a 5'var var fullt av vatten ovanpå fosfatlasten.Fartygets position var lat N 55 14'- long W 27 20' Vinden NW 5 Beaufort med moderat sjö. Då det befarades att fartyget sulle sjunka utsändes SOS med begäran om assistans.

Tis 20.1 kl 08 korvetten K-178 kommit till undsättning.Enär omöjligt förutsäga om fartyget kunde hållas flytande,gjordes en förfrågan om de var villiga eskortera oss till närmaste hamn och under tiden skulle vi ombord göra vårt bästa för att rädda fartyg och last. Korvetten svarade jakande.Farten sattes upp till högsta möjliga och då vädret tillät hivade besättnigen upp vatten ur akterrummet och innan ankomst till hamn lossades på så sätt c:a 300 ton.

Fre 23.1 kl 01.30 befann sig Milos i väntan på lots utanför Londonderry,men ingen

MILOS 19.1.42

lots kom ut varför kursen sattes mot Belfast där utsikterna att bärga fartyg och last syntes oss större än i Londonderry.Ankrade i Bangor Bay,Belfast kl 15.45. Kl 22.30 kom bärgningsfartyget "Tenacity" långsides och gjorde försök att pumpa ut vattnet,vilket misslyckades eftersom vattnet tillsammans medfosfatlaxxlaxx lasten liknade en cementblandning. Vattnet stiger i BB räänstenar, men STB är läns.
Sön 25.1 kl 08 när pejling av rännstenarna gjordes var det 11'6" i BB och 12" i STB rännsten.Vattnet i akterrummet stigit c:a 1'under natten och fartygets STB slagsida växt.Kl 10 hade vattnet stigit till 8'i STB rännsten. En förfrågan gjordes till signalstationen iland med begäran om att sända arbetare från land ör att hjälpa besättningenatt hiva upp vatten ur akterrummet men ingen kom. - Alla ombord inklusive eldare och kökspersonal var behjälpliga och c:a 200 ton fosfatblandat vatten hivades överbord under dagen. En del av lasten i säckar hivades upp på däck och travades om BB för att hjälpa till att räta upp fartyget som dock sjönk mer och mer. Akterdäck om STB delvis under vatten. Representanter för Liverpool & Glasgow Salvage Corporation,the Underwriters surveyor och befh beslöt på e.m i samråd att sätta fartyget på grund för att det inte skulle sjunka. Under ledning av lots fördes Milos med 12 STB slagsida in till Bally Holm Bay och sattes på grund på hård sandbotten på ett djup som vid tillfället uppgick till ungefär 17'föröver och 25'akter. Efter grundsättningen upptäcktes en läcka om BB c:a 10'under däckslinjen och 16'från akterpikskottet.Läckan blev provisoriskt tätad och folk från land pumpade ut vattnet ur fartyget.Fartygets egna pumpar ha blivit förstörda under försöken att pumpa ut det cementliknande vattnet.Under den tid fartyget var grundsatt högg hon ganska ofta på grundet och det är sannolikt att bottenplåtarna skadats.Frisk NO vind med hög dyning vid flera tillfällen.
Sön 1.2 kl 13.30 togs Milos av grundet och ankrades i Bangor Bay.
Måm 2.2 Förhalat till Spencer Dock i Belfast för lossning.

Belfast 3.2.42

M.Lindroth
Befh

MASKINDAGBOKEN

Tis 13.1.42 Full speed
Ons 14.1 At 3.47 a.m half speed.At 7.15 full speed,at 8.55 a.m half speed,at 9.50 full speed, 10 a.m half speed, 12.20 p.m full speed,at 12.22 half speed,at 11 p.m slow speed.
Tors 15.1 Slow speed. At 4.35 a.m half speed,at 5 a.m full speed.
Fre 16.1-lör 17.1 full speed
Sön 18.1 Full speed. At 11.30 p.m oiling in tunnel donkeyman found that from the tunnel ventilator is dropping fosfate mixed with water.In further investiation was found that the ventilator is broken in the hold about 8'above tunnel,- Reported to master.

MILOS 19.1.42

Mån 19.1 Full speed. In opening No 4 hatch was found that hold is full of water. Crew ordered to be raedy to abandon ship. Pumped out fresh water from after peak. At 3.40 a.m slow speed, at 7.42 full speed. Waiting for help from 3.40 a.m till 7.42 a.m when H.M.S.-vessel came and ordered us to proceed with best speed. Engine kept under full forced speed.

Tis 20.1 Full speed, forced. At 7.20 a.m half speed, at 7.40 full speed. Engine working heavily.

Ons 21.1 Full speed, forced.

Tors 22.1 Full speed, forced. Engine working very heavily as sea is breaking over the ship. Firemen in double watches trimming coal and firing.

Fre 23.1 Full speed. At 1.30 a.m half speed, at 2,38 a.m full speed. At 2.25 various moves till 3.45 finished with engine on anchor in Bangor Roads. Sea watches finished at 6 p.m. Received fresh water 48 tons.

Lör 24.1 Both boilers scummed and pumped up with fresh water. Pumping after hold port bilges. Water is mixed with cargo.

Sön 25.1 At 10 a.m steam on deck for discharging from nr 4 hold. Engine crew helping to discharge. Pumping from after bilges. At 3.25 p.m prepared engine. At 4.25 stand by. Various moves till 6.15 p.m finished with engine. Ship beached at Ballyholm Bay.

Mån 26.1 At 4.45 a.m prepared engine. At 5.10 engine ready and kept going ahead to prevent ship from getting adrift. Finisehd with engine at 8 a.m Pumping from after hold bilges and tunnel well.

Tis 27.1 At 8 a.m prepared engine, engine kept going ahead as ship got afloat and was drifting. At 9.05 a.m slow ahead, various moves until 9.38 a.m finished with engine. Pumping from bilges and repairing the ballast pump. At 5.15 p.m prepared engine and kept going ahead slowly to prevent ship to get adrift. At 9.35 p.m finished with engine. At 10.20 p.m started engine again and kept going ahead till 10.40 p.m finished with engine. Discharging water from condenser was mixed with sand. Ordered fresh water for next morning.

Ons 28.1 At 7.15 a.m prepared engine and kept going ahead slowly to prevent ship to get adrift. At 9 a.m finished with engine. Ballast pump and after hold suctions choked up. Delivery and suction valves of ballast pump renewed. Fresh water finished and boilers pumped up with seawater. Fresh water ordered again through the salvaging officer.

Tors 29.1 Fresh water ordered once again and signals hoisted but did not arrive. Using sea water.

Fre 30.1 On request of salvaging officer hole made in tunnel ventilator to lower down suction hose into tunnel well. Pumped out water from tunnel well with a motorpump and opened up hole in bulkhead between tunnel well and after hold to allow water to run from the bilges to tunnel well. Received fresh water, 30 tons.

forts

MILOS 19.1.42

Lör 31.1. at 10.30 a.m prepared engine. Engine ready at 11.30. Half speed astern. Full astern 11.45. Tried to refloat ship without success. At 12 noon finished with engine

Sön 1.2 at 10.30 a.m prepared engine. Ready at 11.10 a.m Full forced speed astern 11.12 - 11.20 a.m ,various moves. Ship came afloat and taken to anchor. 1.30 p.m finished with engine. Engine room bilges full of water. Tried to pump out bilges during manoeuvre with main engine and ballast pump without success. Salvage people shifted motor pump from no 4 hold to engine room and tried to pump out but failed.Water in engine room bilges over tank top under the STB boiler about 6" off from bottom of boiler.

Mån 2.2 Salvaging people pumping out engineroom bilges. At 12.15 p.m prepared engine. At 12.32 stand by. At 12.40 various moves,at 12.41 full speed ahead till 1.35 p.m various moves and at 2.58 p.m finished with engine in Spencer Dock,Belfast.

Belfast 3.2.42
H.Valdemar
Chief eng.

NO CREW LIST

Befh Arthur Martin Linderoth,Höganäs, 13.12 03 Höganäs (17.2.41)
1e styrman Mikhel Suu, 12.9.11 Muhu, Estland (20.10.41 Cardiff)
2e styrman Tryggve Skjerbusdal, 12.9.83 Trondheim (26.9.41 Newport News)
Chief Heinrich Valdemar, 23.4.07 Tallinn,Estland (16.10.41 -"-)
AB Nils Henry Svante Adamsson, 31.1.19 Ronneby (9.1.42 Sydney,Cape Breton)
Ytterligare 22 man.

---

mMARITIME DECLARATION & INQUIRY IN BELFAST 20.2.42

Held before the Swedish consul Ulick Burke.

Experts: Gösta Plomgren,master ss Selene & captain Sverre Arntzen,superintendent-captain of the Norwegian Shipping & Trade Mission.

Befh Linderoth: Last general survey of vessel in april 1937,but Lloyds surveyor in Newport News,Va. issued a certificate dated 18.8.41 recommending continuation as classed 100 A.1. Last drydocked in Newport News aug 18th 1941. To the masters knowledge ship was in perfectly good and seaworthy condition. Outward voyage to Trinidad and Barbados Milos carried a full cargo of Coke & cole. From Barbados to Tampa in ballast to load phosphate. Left Sydney,Cape Breton 9.1.42 . On 10-11.1 a full NW gale was blowing and vessel laboured heavily and continued to ship seas. On 12.1 and 13.1 ship laboured heavily and shipped heavy seas. On 14.1 the gale increased to force 9-12 Beaufort from the NW.Milos laboured haveily taking seas over the whole ship.Ship must alter course, hove to and keep her head against

MILOS 19.1.42

wind and sea. Notwithstanding full speed on the engine I was unable to keep ship heading to the wind so I put the course with wind and sea. On the evening of 14.1 wind abated slightly but the heavy seas continued and Milos shipped neavy seas. Bilges pumped out regularly. THe gale commenced to abata 15.1 and gradually abated on the 18.1. Between 15 and 17.1 there was a heavy sea, called a north-westerly swell, causing ship to labour and ship heavy seas. On the 18th I noticed a slight list to STB and spoke to the chief officer about it and asked himif the bilges had been sounded. He said yes, that water was just normal, i.e. 6". I was not aware that anything was wrong until the chief engineer reported to the 2d mate on the bridge 19.1 at 12.30 a.m that water mixed with cargo was coming in through a ventilator. I immediately went down the tunnel and saw the water mixed with phosphate in the tunnel. I concluded the water must be on top of the cargo aft. I opened No 4 hatch and found a considerable amount of water on top of the cargo in the hold under ~~ka~~ 3 and 4 hatches. I ordered the bilges to be sounded but on sounding them they were found to be normal. I then sent out an SOS and on the 20.1 patrolboat K-178 came alongside and after comnsultation and at my request the patrolboat escorted the vessel to the neraest port, which was Londonderry. Bilges were sounded all the time and found normal. During the voyage to Londonderry I put all deckhands to empty water over the side with barrels. During this time I estimate that about 300 tons of cargomixed water were discharged. The source of the leakage could not be found. The only services rendered by K-178 were escort services of a convoy ordinary nature. From Londonderry I decided to proceed to Belfast as being a better port for saving ship & cargo. Milos arrived at Belfast 23.1 at 3.45 p.m and at 10.30 pm the slavage tug Tenaicty, sent by the Admiralty, arrived alongside. She made several attempts to clear the water from the after hold but as the cargo was like cement the pumpe choked. At that time water was found to be rising in the port bilge aft but the STB bilge was normal. "Tenacity" left in the morning 24.1. When sounding at 8 a.m 25.1 water in the port bilge had risen to 11'6" ~~and to 12" in the STB~~ in the port bilge and to 12" in the ~~port~~ STB bilge, and Milos took a list to STB. - The STB list increased and at about 10 a.m water hade risen to 8' in STB bilge. Due to the water had come though the cargo and as the list was to STB the water inxreased on the STB side. I requested the signal station to sned help onboard to discharge the water. All hands onboard did this work and I estimate about 200 tons were discharged by barrels over the side. Crew also shifted cargo from STB to port but this had no effect on the list and the ship appeared to sink more and more, resultng in part of the STB afterdeck coming under water. I hade aconsulattion with the Liverpool & Glasgow Salvage Association and the underwriters surveyor and all agreed that the only thing to be done was to beach the ship as soon as possible which was done in Ballyholm Bay on sandy bottom. After beaching, a leakage was discovered on port side a little bit below cargo level and about 10' below deck

MILOS 19.1.42

and about 16' from the after peak bulkhead. Temporary repairs by cement boxes were carried out and later at 1.30 p.m 1.2 vessel came off and anchored in Bangor Bay. 2.2 docking in Spencer Dock, Belfast, for discharging.

1st officer Suu: Friday 9.1 at 2.30 p.m ship shifted into river at Sydney, C.B, and after awaiting the arrival of some missing crew members sailed at 5 p.m ,draft the was 20'3'' forward, 21'6'' aft. Sunday 11.1 there developed a strong NW gale, force 10 Beaufort, in or about 12 a.m with the result that we missedthe rendezvous with the convoy and at 4 p.m ship had to be hove-to against wind and sea until midnight. Monday 12.1 at 12 a.m bilges were sounded and in No 1 STB side sounding was 1 ';on port side 1'4'', hold 2 STB 3'', port side 1'8'',after bilge STB side 4'', port bilge 2''. This date moderate weather with W4. Tuesday 13.1 WNW 5-7 Beaufort. Wednesday 14.1 at 8 a.m a srong gale blowing from NNW, force 9-12 with heavy seas. S p laboured heavily shipping heavy seas, was hove-to against wind and sea, and at 12.30 p.m there was a full gale so the ship had to be turned with wind and sea. Saturday 17.1 soundings the same as 14.1 except that after bilge port side showed 2' which was the lowest level at which this bilge had been. On the night xxxx to monday 19.1 I went on watch at 12 p.m (about midnight) and at that hour the chief engineer reported to the 2d officer and myself on the bridge that cargo mixed with water was streaming into tye tunnelthrough the ventilator. 2d officer reported to the master. At 12.40 a.m No 4 hatch was opened and 7' of water was found on top of the cargo and the 102 tons of bagged cargo under No 4 hatch were floating around in the water, mostly in a broken condition. At 1.30 a.m I opened No 3 hatch hatch and then, as far as I could see, the bagged cargo under No 3 hatchappeared to be n good condition, but the level of this cargo was much higher than the level of cargo under No 4 hatch. After consultation with the master we started at 2 a.m dicharging water from under No 4 hatch, by means of buckets but stopped this work at 3.45 a.mas it was useless. During this time we pumped out the after peak in order to keep the ship in as good trim as possible. The ventilator found to be fractured about 8' above cargo level in the hold had it's top taken off and the ventilator was plugged. At 8.a.m H.M.S. corvette K-178 approached and it was agreed that sheshould escort us to Londonderry. At 8 xxx a.malso we resumed discharging water miexed with phosphate by means of barrels. We stopped this work at 3 p.m as it was exceptionally difficult to fill the barrels and make them sink into the cementlike fluid. -Tuesday 20.1 at 8 a.m there was a strong wind 6-9 Beaufort, heavy seas coming over the ship which laboured heavily. It was impossible to continue the discharging. This work was resumed 21.1 at 8 a.m until 5 p.m. - 22.1 discharging resumed at 8 a.m ,continued with weather permitting to 9.20 a.m at which time being a stron gale from SW, force 7-9 variable. Ship laboured heavily, heavy seas covering the decks ,so ship had to be hove-to until the hatches could be closed as it was impossible to work in this weather. - 23.1 at

MILOS 19.1.42

1.30 a.m we arrived at Londonderry but left for Belfast as no pilot came out. We arrived at Bangor ~~Bay~~ Roads 3.45 p.m ,draft forward 18'3" - Aft 24'. At least 1969 tons of phosphate in the after hold damaged or destroyed by water. The normal depth of water in the after bilges was 6". Owing to condensation, the vessel coming from the south, the water increased in the bilges on arrival at St.Johns 26.12 and continuing nortward.

The Cief Engineer Valdemar: The soundings of the bilges as taken by the masters instructions,were all set out daily on a black-boad in the engine room,and if I saw these depths increasing,I set the pumps working so as to keep the bilges normal.The ventilator in the after hold had broken about 8'above the tunnel. The pumps were allright,but the bilges suction pipes were choked.We tried to work the pumps and got some water occasionally.

2d officer Skjerbusdal: When the ~~xxxf~~ chief engineer reported water in the tunnel about midnight on the night of 19.1 ,I left the bridge and informed tye master, leaving the chief officer on the bridge as my watch finished at midnight. I then returned to my cabin.At 1.30 a.m 20.1 the master informed me ship was sinking and all hand s were called out on deck. I then went to the bridge. Master,chief officer and myself went to No 4 hatch,removed the 4 hatch covers and saw water covering the cargo.We opened no 3 hatch but the cargo level was higher there so we could see very little damage.I saw the ship apparently sinking in Bangor Bay and she had a very heavy list to STB.

The Chief Valdemar (Recalled):

Question: If, as you state, the pumpe were working efficiently and you pumped out the bilges in accordance with the masters instructions,can you explain why the port bilge during the passage was never at alower level than 2' ?

A: I do'nt know the reason,but we cannot keep the water in the bilge lower than 2'.

Q: You state that you found that a ventilator in the after hold had been broken about 8'above the tunnel.The tunnel's height above the ceiling of the hold being about 7'.When you use the word "broken", do you mean actual fracture or a leaky joint or holed through wear and tear?

A: I only saw the ventilator pipe from the tunnel upwards,but did not examine it.

KK memorial 15.4.42 Ej för publicering.

De hårda vinterstormarna i Nordatlanten orsakade en läcka i akterskeppet. Bristfällig länsning av ~~f~~ans lastrum.

Ex officio
Bo Bergström.

UD 60F -H 1350

Chiffertelegram UD till Londonbeskickningen 20.1.42 kl 19.30

Svensk radiostation uppgiver uppfångat nödsignal från svenska ss Milos.Benäget undersök. Telegrafera =Ministry Foreign Affairs

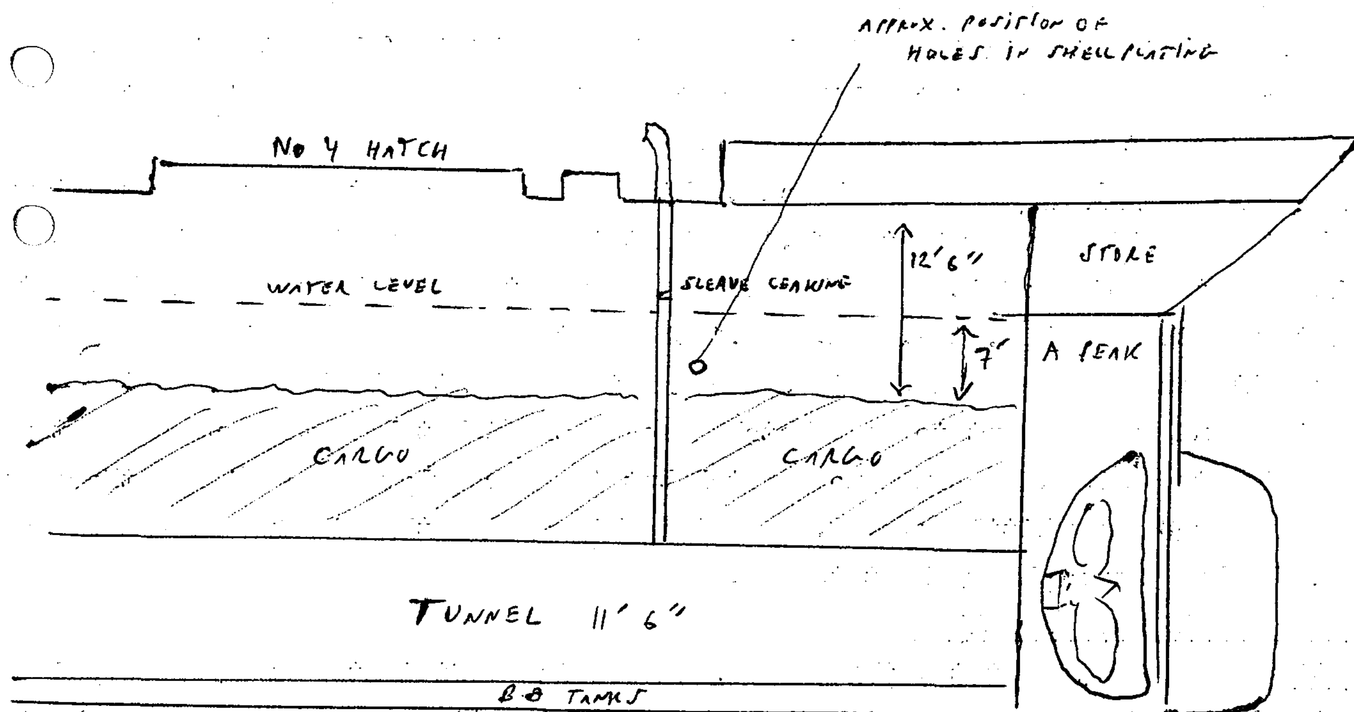
UD 60F H 1350

MILOS 19.1.42

Telegram Beskickningen,London till UD,avsänt 21.1.42 kl 19.47

(Ankom UD,Sthlm 22.1 kl 06.30): 113 Agent already informed that Milos been in distress but assistance received stop As no further news this side presume assistance effective yours 115 =Swedish minister.

(UD noterat i bläck på telegramblanketten:"Radiochefen Dunér -Meteorologiska Anstalten - meddelat kapten Lindberg,Statens Informationsstyrelse,att SGMN-Milos utsänt SOS-signlaer kl 4.30 på morgonen."



HISTORIK

Egna noteringar

Se Milos i Dakar 24.9.40

Milos sänkt 11 .3.43

HEMLIG

MÄLAREN 27.1.42

TAPPAT KONVOJEN I HÅRT VÄDER - VID ÅTERANSLUTNING KOLLIDERAT MED MS BORINGIA.

Rapport

Avgick Glasgow mån 19.1.42 i konvoj destinerad till New York i barlast.(1400 ton sand & slagg, 450 ton WB) Djupg F 13′3″- A 14′9″ 27 ombv
Tis 27.1. kl 04.42 kolliderat med ms Boringia av Glasgow i SW 7-8 Beaufort,med hög brytande sjö, mörker och dålig sikt på N 55 02′- W 14 32′ 2e styrmans vakt.BB livbåt krossats,fått skador på Brygg- & båtdäck,shelterdäck och huvuddäck. Boringia iakttogs först i kollisionsögonblicket eftersom hon gick helt mörklagd. Boringia gav strax efter kollisionen 3 korta stötar i sirenen. Mälaren stävade 289°, Boringia c:a 330°. Mälarens lanternor brunno med halvljus.Anropat Boringia med morselampa efter kollisionen men ej erhållt svar på anrop.

Skeppsdagboken

Fre 23.1 kl 23.35 avgått från Gourock i utanför kusten bildad konvoj.Vind NW 10 Beaufort,hård byig luft med regn,utomordentligt hög brytande sjö.Styrd kurs rv 270. På grund av vädret förlorat kontakten med konvojen.

Mån 26.1 Kl 10.30 f.m ett flygplan cirklat runt fartyget 3 gånger och angivit kursen som då blev rv 209. Kl 14 flygplan signalerat :"Main convoy 40 miles ahead." Fartygets kurs var då rv 228. - Kl 20 aändrat kursen till rv 270 - 4 streck STB hän - eftersom befh inte ville riskera anslutning till konvojen under mörker. På hundvakten ökade vinden i styrka och sikten försämrades tidvis.

Tis 27.1 Kl 04 vind SW 7-8 Beaufort,mulen byig luft med regnbyar,hög brytande SW sjö, tidvis dålig sikt. Kl 04.37 (4.07 GMT) tändes lanternorna på halvljus emedan ett fartyg styrde upp mot Mälaren akterifrån om BB och passerade väl klar akterut. Detta rapporterades av vakthavande 2e styrman till befh som låg påklädd på soffan i navigationshytten.Kl 04.42 hördes ett våldsamt brakande och märktes en mycket svår stör om BB.Befh sprang genast ut på bryggan och slog stopp i maskin.Ett fartyg hade kört på Mälaren akterifrån om BB .Så fort befh såg fartygens inbördes lägen slog han omedelbart full fart fram. Stora skador uppstått på shelter-och mellandäck brygg- och båtdäck och BB livbåt krossats. Em mindre läcka uppstått i maskinrummet. För skadorna omfång reserveras.Rundspejlat fartyget.Fortsatt resan. Anropat fartyget med morselampa för att efterhöra namnet och fråga om assistans önskades men anropet lämnades obesvarat. Fartyget, som hade 4 akterstagade master, liknade mycket det Danska Ö.K:s fartyg. Vid kollisionen slets loggen bort.

MS Mälaren 30.1.42

Hans Sundström
Befh

MASKINDAGBOKEN

Tis 27.1.42 Maskinmanövrer efter kollision med ett annat fartyg: ST 4.42 a.m, FF 4.42, HF 4.44, FF 4.45 f.m Vid kollisionen träffades fartyget i maskinrummet på BB sida mitt för avgassamlaren till nr 1 hjälpmotor. Ståg & spant där som uppbär avgassamlaren kröktes så att avgassamlaren flyttades några tum.Skador

MÄLAREN 27.1.42

uppstod å bordsidan just under däcket samt å plåtar och spant i däcket,Vatten började rinna ner från mellandäck i maskinrummet,och för att skydda el.motorer och kablar övertäcktes dessa med presenningar.Någon särskild läckning från bordsidan i maskinrummet märktes ej. Länsat från samtliga rännstenar efter kollisionen.

xxxxxxxxxxxx

25.2.42 Naval Control meddelat att det fartyg Mälaren kolliderat med var engelska m.s Boringia. ((5821 brton, L 130,B 17,byggt 1930 vid Burmeister & Wain,Köpenhamn))

Crew List

Befh Hans Sundström,Thulevägen 16,Djursholm,12.10.01 Karlskrona (22.11.41)
1e styrman Bertil Selin
2e styrman Voldemar Öige,7.12.08 Saarema,Estland (5.1.42)
3e styrman J.Toompuu (Estländare)
Telegrafist D. de Bretigny
Chief Hjalmar Thörn
1e maskinist Sigvard Miles Ström, 10.12.03 Kiruna (2.8.39)
2e maskinist S.Samuelsson
Stuert K.Ek
Kock A.Fürst
Stuertsbiträde J.Houston
Mäasuppassare T.Carter
Båtsman Per Erik Jansson, Skutskär, 23.2.93 Gagnef (27.3.41)
Timmerman H.Halvorsen
Matroser: H.Gudmundson,E.Gudmundsen, H.Adelsteinsson, A Stafford, V.Nibe, A.Petterson A.Augustsson och E.Petrusson. (De 4 första lättmatroser)
Motormän: E.Östberg, C.Hansson, K.Westrin, K.Andersson, I.Malmqvist,G.Frantzen och K.Lyas.

SJÖFÖRKLARING PÅ GENERALKONSULATET I NEWYORK 26.2.42 kl 16

Attaché Bo Siegbahn lett förhöret.

Befh Sundström: Låg och sov påklädd på soffan i navigationshytten och väcktes 04.42 av ett kraftigt brak,sprang omedelbart ut på bryggan och slog stopp i maskin. Gav order om att tända lanternorna för den händelsen de slocknat. Fick rapport att lanternorna brann. Så snart han konstaterat att fartyget påkörts akterifrån om BB i en vinkelav c:a 50° slog han full fart framåt i maskin. Det andra fartyget gav efter kollisionen 3 korta signaler i tyfonen. Sikten var i tjockan c:a 2 kbl. 2e styrman stått på bryggans STB-sida,utkiken på BB-sidan.Styrhytten var inbyggd med splitterskydd av betongklinkers med gluggar framtill.Strax efter kollisionen hade det andra fartyget tänt 2 röda lanternor.Mälaren hade fått en stor buckla över vattenlinjen. Båt-och bryggdäck hade delvis krossats,BB båt helt krossats.

MÄLAREN 27.1.42

Skador även å shelter- och mellandäck samt smärra skador i maskinrummet.Den 25.2 meddelade Naval Control att det andra fartyget var Boringia av Glasgow.

2e styrman Öige: Vakt på bryggan om STB. Härifrån inte kunnat se BB-sidan. Cirka 5 minuter före kollisionen hade han tänt alla lanternor utom den aktre topplanternan. Det andra fartyget hade gått helt mörklagt.

Båtsman Jansson: Haft vakt vid kollisionen. Dålig sikt. På bryggans BB-sida hade man endast kunnat se 300-400 meter. Såg det andra fartyget först när kollisionen inträffat. Befh hade beordrat alle man på däck.Båtsmna gått akteröver för att purra ut alla som därefter infunnit sig på däck. Den krossade livbåten surrats. Det andra fartyget hade efter kollisionen snabbt sackat akteröver efter att ha givit 3 sirensignaler och tänt en eller 2 röda lanternor.

KK Memorial 18.4.42 Ej för publicering.

Bo Bergström haft tankarna på annat håll denna dag eftersom han formulerat följande:" 5 minuter senare kolliderade motliggaren med sin STB bog mot Mälarens STB-sida ungefär midskepps om BB."

Orsak: Det engelska motorfartyget,vilket med släckta lanternor synes hava varit ett upphinnande fartyg och således väjningsskyldigt. Detta dock endast under förutsättning att Mäalren i någorlunda god tid före kollisionen tänt sina egna lanternor. På grund av krigsförhållandena och däremd förknippad risk för anfall från undervattensbåtar,avgåvo intetdera fartyget några mistsignaler,trots att sikten vid tillfället utgjorde endast ett par kabellängder.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 224

Telegram till Transatlantic från N.Y-agenten avsänt 13.2.42

(Kl 18.40) 285 Sundström arrived 13.2 sustained considerable damage in collision with unknown vessel at sea also leaky bottom tanks due heavy weather arranging permanent repairs approximate time 3 weeks Halvosen attending =Bror Rundberg.

Telegram till SÅAF från deras N.Y-agent 14.2.42

Mäalren collided british steamer indented shellplating amidships port side damaged superstructure lifeboat etcetera total amount of damages approximately 26.700$ stop No information british ships position and damages

Transatlantic 15.6.42 till SKN

översänt 3 avskrifter av journalutdrag om kollisionen 27.1.42 men de finns inte i SKN-mappen.

MÄLAREN: Vittnesberättelser i NewYork 12.3.42

se sid 4 ff

MÄLAREN 27.1.42

STATEMENTS BEFORE NAOTARIUS PUBLICUS IN WESTCHESTER COUNTY, NEW YORK AND NOT.PBUBLICUS IN KINGS COUNTY:NEW YORK, MARCH 12th 1942 .

BEFH SUNDSTRÖM: Vi avseglade från Gourock, Clyde kl 23.35 den 23.1.42 destinerade i barlast till NewYork och hade omkring 1400 ton sandbarlast och c:a 500 ~~ta~~ ton vattenbarlast och 200 ton brännolja i tankarna. Djupg F 13'3''- A. 14'9'' Konvojen som vi anslöt oss till bestod av 40 fartyg,huvudsaklen tankfartyg,uppdelade på 9 kolonner. Vårt nr var 94 och Mälaren gick som fjärde farrtyg i högra kolonnen. I denna kolonn gick 5 fartyg.Avståndet mellan kolonnerna och mellan fartygen varierad allt efter order från the commodore vessel. Vi hade hår motvind och motsjö redan från början av resan och eftersom vi gick i barlast hade vi svårt att hålla jämnt med tankfartygen.Tankfartygen kan fylla sina lasttankar med vatten och därigenom kan de stå bättre emot hårt väder. Den 25.1 blåste det NW 10 Beaufort och vi föll efter ch förlorade på efetrmiddagen konvojen ur sikte. Cirka kl 10.30 den 26.1 ,medan jag styrde rv kurs 260° kretsade ett engelskt flygplan runt oss 3 gånger och flög sedan bort med en kurs som jag antog var absedd att visa oss den kurs jag skulle ta för att finna konvojen och jag styrde den kursen, vilken var rv 209°. Kl 14 den 26.1 närmade sig ett engelskt plan och morserade att konvojen var 40 mil föröver och flög sedan bort med stadig kurs i riktning rv 228° varför jag ändrade min kurs till rv 228°. Kl 12 middagen var vår position enligt bestickräkning N 55 42'- W 11 26'. Vår senaste observation var Orsay fyr,W. Clyde, som vi passerat den 24.1 kl 12.45 e.m på ett avstånd av 4 mil med bäring 35°. Eftersom jag inte ville förena mig med den mörklagda konvojen under natten,ändrade jag kursen kl 20 till rv 270 för att komma norr om och klar konvojen. Denna kurs bibehölls ända tills efter kollisionen.E enlighet med order fåån Naval Control gick jag med släckta lanternor.

Natten till den 27.1 var mulen och mörk med regn stundtals och varierande sikt. Omkring en timme före kollisionen var jag på bryggan. Då var vinden SW 7-8 Beaufortm och tilltagande. I själva verket ökade vinden i styrka ända till kl 16 den 27.1 då vindstyrkan var W10 Beaufort. Sjön var hög, SW och växande. Vi gjorde c:a 7½ knop med telegrafen på full fart framåt. Efter att ha lämnat bryggan lade jag mig påklädd på soffan i navigationshytten.2e styrman Voldemar Öige gick på vakt på bryggan kl 04 för vakten kl 04-08. I hans vakt var båtsman Per Jansson utkik,lättmatros E.Gudmundssen stod till rors och extraman var matros Karl Petterson. På grund av överspolning gick utkiken vakt på BB flygel av bryggan. Cirka 5 minuter före kollisionen, medan jag låg och dåsade, kom 2e styrman in i navigationshytten och tände lanternorna,vilka jsuetrats och avbländats för att lysa omkring en mil. Strömbrytaren reglerade både sidolanternorna, båda topplanternorna och akterlanternan. Jag frågade:"Vad står på?" och han svarade att han tände lanternorna emedan ett fartyg närmade sig akterifrån vilket emellertdi skukle gå klart

MÄLAREN 27.1.42

akter. Jag svarade," Allright." Några minuter senare kom kollisionsbraket. Det var inte någon kraftig stöt men ett högt krossande ljud uppstod,troligen orsakat av att vår BB livbåt krossades. Jag sprng omedelbart ut på bryggan. Maskintelegrafen stod på full fart framåt och jag slog omedelbart stopp.Stäven på det kolliderande fartyget (som jag sedermera erfor var ms Boringia)var c:a 2'klar på vår BB-sida strax akter om midskepps. Fartyget stävade mot oss och var upphinnande med en vinkel på c:a 4 streck ledande föröver på vårt fartyg.Fartyget hade träffat strax akter om vår brygga,skadat skrovet,bryggans BB-sida och krossat BB livbåt. Boringia måste ha träffat oss just vid en slingring ner åt BB ,enär skadan var störst nära överdäck. Hade Boringia träffat oss vid en slingring ner åt STB skulle vi sannolikt ha fått ett stort hål under vattenlinjen. Då jag upptäckte att det andra fartyget föll av akterut,slog jag full fart framåt igen 5-10 sekunder efter stoppordern. Då vi var ungefär en halv skeppslängd från varandra , en minut eller så efter kollisionen, visade fartyget 2 röda lanternor och blåste backsignal med 3 stötar i sin tyfon. Jag förmodar att signalen var avsedd för fartyg som möjligen voro akteröver Senare kom fartyget föröver och passerade ungefär 15 minuter efter kollisionen förbi på vår BB-sida. På mina instruktioner morserade då radiotelegrafisten med lampa till fartyget och försökte få reda på namnet och om det behövde assistans,me våra signaler uppmärksammades inte. Strax efter detta såg jag ett tankmotorfartyg på vår STB bog och sedan ett annat på vår STB låring och såg ett eller flera fartyg på vår BB låring så jag förmodade att jag helt oavsiktligt hade kommit in i konvojen.Jag svängde därför åt STB för att komma klar fartygen och vi passerade under aktern på tankfartyget på vår STB bog och vi gick bort åt STB om fartygsgruppen. Mälaren blåste inga signaler.Inga av de andra fartygen visade några lanternor, utom tankfartyget,under vars akter vi passerade, som tände sin blå akterlanterna när vi passerade.Jag höll mina lanternor tända ungefär en timme efter kollisionen och ända tills vi var klara väl klara från fartygen i konvojen. Våra sidolanternor var avskrärmade för att visa stick i stäv till 2 streck akter om tvärs på vardera sidan.Vår akterlanterna lyste över 12 streck från 2 streck akter om tvärs på ena sidan till 2 streck akter om tvärs på den andra sidan. - Kollisionen ägde rum kl 04.42 enligt fartygets klocka den 27.1.42 på omkring N 55 2'- W 14 32' Det fartyg vi kolliderade med var ett 4-mastat motorfartyg och jag tyckte jag igenkände det som ett av de D.Ö.K-fartyg jag visste gick för England. Fartyget nr 81, det ledande fartyget i kolonn nr 8 -kolonnen på vår BB-sida då vi gick i konvojen - var ett av dessa fartyg och det var och är min uppfattning att det var detta fartyg vi kolliderade med. - Innan vi avseglade hade jag fått förseglade instruktioner som gav upplysning om de väntade middaspositionerna för den 25 och 26.1. Jag erhöll inga upplysningar om de följande positionerna och jag erhöll endast generella upplysningar om de punkter,genom vilka jag skulle navigera ifall jag skulle förlora konvojen.Dessa instruktioner är hemliga och jag kan inte några ytterligare upplysningar. På grund av det hårda vädret var konvojen försenad och jag hade ingen

MÄLAREN 27.1.42

möjlighet att veta var den befann sig. Om konvojen hade varit där jag hade beräknat att den skulle vara så skulle jag vid tiden för kollisionen ha varit väl m nordvart om den. -Efter kollisionen fortsatte vi ensamma,utom under en kort tidrymd 27.1 då vi var nära flera andra fartyg. Vi anlände till New York 12.2 och ankrade vid karantänen kl 09.50 lokal tid. På kvällen förhalade vi till ankarplats. På morgonen den 13.2 fortsatte vi till Pier 4,Hoboken,där vi förtöjde kl 09.30 och började lossa sandbarlasten vilken var utlossad 14.2. kl 16.- Vi måste nu få kollisionsskadorna reparerade innan vi kunde börja lasta. Mälaren hade Utdockats i Glasgow 19.1.42 efter stävreparation till följd av en kollision under förhalning i Glasgow 14.12 41 med norska ms Bernhard. Under resan, både före och efter kollisionen med Boringia, hade vi erhållit bottenskador i det svåra vädret så att något läckage uppstått,men dessa skador bedömdes inte som nödvändiga att reparera omgående. Mälaren lämnade pier 4,Hoboken, kl 17.10 den 18.2 och gick till pier 4,Bush Terminal, Brooklyn, där reparationerna av koll. skadorna fortsatte. Den 20.1 kl 10.20 förhalade vi till Bethlehem Steel Co varv vid 27th Street,NY, och indockades omedelbart. Efter dockningen konstaterades snabbt att skadorna på grund av det hårda vädret var mer omfattande än man trott och de reparerades nu utan att försena reparationen av kollissionsskadorna.Vi lämnade varvet de 11.3.42 och förtöjde kl 12.10 vid pier 4,Hoboken, för lastning.

1e styrman Bertil Selin: Jag hade på utresan vakterna mellan 8 och 12. -Under min kvällsvakt fram till midnatt 26-27.1 blåste det en hård SW tilltagande vind, 7 Beaufort. Hög sydlig sjö, vi slingrade och stampade våldsamt.Det var mulet och mycket mörkt.Under min vakt styrdes 290° enligt styrkompassen för att få en kurs av 270° med 19° W missvisning och 1° W deviation. Fast fartyget slingrade mycket var det ingen svårighet att hålla kursen. Under hela min vakt stod maskin telegrafen på full fart framåt. Jag antecknade den tillryggalagda distansen under min vakt till 35 mil för vaktens 4½ timmar. Klockan hade satts tillbaka ½-timme under vakten.Varken fartyg eller lanternor siktades under min vakt.

2e styrman Voldemar Öige: 33 år. Till sjöss vid 15 års ålder,Estniskt 2e styrmansbrev 1930. 1e styrmansbrev 1939 Kom på Mälaren 5.1.42 från engelska ss Stanwell. Hade vakten kl 04-08. Under resan västerut var båtsman Per Jansson , matros Axel Pettersson och lättmatros E.Gudmansen i min vakt. Jag övertog minü vakt kl 04 27.1. och samtidigt tog Gudmansen ratten och båtsman Jansson gick utkik på BB bryggvinge.Hög sjö rådde och fartyget satte och tog för mycket vatten över bogen för att utkiken skulle kunna stå på backen.Petterson var stand by-man och jag kunde kalla på nonom med min visselpipa. Jag uppehöll mig vanligen på bryggans öppna STB vinge men brukade då och då gå över till STB bryggvinge och tid efter annan gick jag in i det cementförstärkta styrhuset för att kontrollera styrningen.Det var en mörk natt med dålig och ombytlig sikt.Det regnade stundtals,blåste SW 7-8 Beaufort med hög sjö och vi hade inga lanternor

MÄLAREN 27.1.42

tända.Telegrafen stod på full fart framåt och försblev so ända till efter kollisionen.Vi styrde 290 enligt styrkompassen för att få rv kurs 270.Inga fartyg siktade förrän omkring 5 minuter före kollisionen då utkiken rapporterade ett fartyg som korsade oss under vår akter på 300-400 meters avstånd på NW kurs. Ett lätt regn föll vid tillfället.Farrtyget var helt mörklagt men jag kunde urskilja något av dess konturer, även om jag inte kunde bilda mig någon uppfattning om vad slags fartyg det var.Det försvann i mörkret på vår STB-sida. Som en säkerhetsåtgärd gick jag in i navigationshytten och tände de avbländade lanternorna.Detta hände omkring 04.37. En enda strömbrytare tände båda sidolanternorna, topplanternorna och den blå akterlanternan. Kapten låg på soffan i hytten och atalade till mig och uttryckte sitt gillande av vad jag gjorde. Jag gick ut på bryggan och kontrollerade att de avskrärmade sidolanternorna lyste.Jag lade också märke till skenet från topplanternorna och det blå ljuset från akterlanternan. Vi höll noggrann utkik föröver och jag såg dessuto åtkilliga gånger runt om horisonten. Jag hade varit på bryggans BB-sida ,där jag såg mig omkring åt BB akteröver utan att upptäcka någonting och hade just återkommit till STB bryggvinge,då plötsligt ett fartyg skymtade fram i mörkret tätt tvärs om BB och nästan i samma ögonblick rände in i vår BB-sida strax akter om bryggan med en vinkel av 0 från en riktning av omkring 4 streck akter om tvärs.Jag sprang över till BB bryggvinge. Det andra fartygets stäv var i beröring med vår sida strax akter om bryggan,bakom området för den röda sidolanternan och inom området för den blå akterlanternan. Vid kollisionen uppstod en häftig stöt. Regn föll vid tillfället.och klockan var ungefär 04.42. Kapten kom utspringande på bryggan omedelbart efter stöten och övertog vakten. Han slog först stopp, däredter full fart back framåt igen.Jag lämnade bryggan för att undersöka skadorna och gick därfter till och från bryggan i enlighet med kaptens instruktioner. Det andra fartyget var i kontakt med oss under kanske en halv minut innan dess stäv kom klar oss och fartyget föll tillbaka. Då dess bog var 20'eller så från vår sida blåste fartyget backsignal med 3 korta stötar och hissade 2 röda lanternor, den ena ovanför den andra. Jag fick aldrig uppgift på detta fartygs namn ,ej heller lade jag märke till dess master eller något identifierande kännetecken. Det föll tillbaka på vår BB låring och jag ägnade inte längre någon uppmärksamhet åt det. 10 eller 15 minuter efter kollisionen kom det ett annat fartyg på kort avstånd från vår STB bog.Det hade några lanternor tända.Vi släckte våra lanternor någon timme efter kollisionen.

Båtsman Per Erik Jansson: Berättat samma som 2e styrman samt: Jag sändes efter kollisionen akteröver för att kalla ut besättningen. Jag återvände sedan till undre bryggan och hjälpte till att surra fast den krossade BB-båten. 15-20 minuter efter kollisionen siktades flera andra fartyg ,alla mörklagda, en del på vår BB-sida,några på STB sida.Jag hade då vakten vid ratten på Mälaren som har telemotorstyrning och är ett lättstyrt fartyg.

MÄLAREN 27.1.42

Lättmatros Elias Gudmundsen: Tagit vakten vid ratten kl 04. Vi 3 på vakten turades om att stå vid ratten och stod en timme 20 minuter vardera. 2e styrman uppehöll sig mesta tiden på STB bryggvinge,båtsman stod utkik på BB bryggvinge. 2-3 minuter före kollisionen gick 2e styrman in i navigationshytten och jag hörde honom tala med kaptenen, utan att uppfatta vad som sades. Styrman gick sedan åter up på STB bryggvinge.Någon minut senare kom han in i styrhytten och beordare mig att lägga ratten hårt åt STB.Jag hade nästa vridit den ett varv, 2-3 sekunder efter det ordern givits, och innan fartyget hade börjat svänga och innan styrman hunnit ut ur styrhytten så inträffade kollisionen.Stöten var inte svår men Mälaren kantrade över åt STB några grader,stävande 290 på styrkompassen.Kapten kom utrusande ur navigationshytten och ut på bryggan . Jåg fortsatte att föra ratten över tills rodret var hårt STB och stod så under en minut eller två.Sedan fick jag yttreligare order men vad för order kommer jag inte ihåg. Medan rodret låg hårt STB svängde Mälaren 10-15 åt STB innan jag fick nästa order av befh. Inga signaler blåstes före kollisionen. Efter kollisionen hörde jag någon signal i visslan,som var mer än en stöt, men jag kan inte säga hur många stötar det var och inte heller från vilket fartyg de kom. Jag såg inte vid något tillfälle det kolliderande fartyget. För att få Mälarens ratt från midskepps till hårt STB fordras det 3½ eller 4 varv på ratten.

Biträdande 1e maskinist Sigurd Ström: Tog vakten i maskin kl 04 den 27.1,telegrafen stod då på full fart framåt. Huvudmotorn gjorde c:a 96 varv, och detta fortgick till efter kollisionen. Atrax före 04.42 ebligt maskinklockan kände jag en stöt. Jag stod vid trotteln.Några sekunder efter stöten ringde maskintelegrafen stopp. Jag svarade på telegrafen och stoppade maskinerna. Stopporderm förljdes inom 30 sekunder av ordern Full fart framåt. Orderna är noterade tillsammans kl 04.42. Det var 30 sekunder mellan orderna men vi för inte in halva minuter. Då stopp-ordern kom sade jag till motorman att stänga luftventilen medan jag drog i spakarna som stänger oljetillförseln.Motorn stoppade inom 2-3 sekunder. 2-3 sekunder eftre full fart-ordern gick motorn full fart framåt. Efter kollisionen läckte något vatten ner i maskinrummet BB från däcket ovanför.

SURVEYREPORT New York 13.2.42 ff

S.C.Halvorsen för SÅAF & J.Briggs för Lloyds m.fl.

Kollisionsskador: 7 bordläggningsplåtar BB inbucklade från plåt nr 8 i övre J-stråket (övre decksheerstråket) ner till plåt nr 9 i fjärde stråket under sheerstråket. 3 spant losstagas och omriktas.

Bryggan: 20′träbarriär, 18′teakreling, 25-40′lister, 20′träreling på bryggans akterkant förnyas.8 stråk däcksplankor bräckta - förnyas. 3 solsegelstöttor bräckta & åsarna rubbade. Bärbjälkar av stål utombords förnyas på 10′längd och däcksvalkar av stål med angränsande stöttor böjda, förnyas delvis. Spygattröret från bryggan förnyas. forts

MÄLAREN 27.1.42

Båtdäcket: BB livbåt krossad, förnyas med bom, stödklamparna repareras.
2 livbåtsdävertar böjda, främre dävertens stöd bräckt.
Stålräcket på akterkamt böjt. Riktas.
En brädgångsplåt förnyas, en riktas, en stötta förnyas mm
6 stöttor under båtdäck bräckta, förnyas. 1 stötta riktas.
24' av yttre tvärbjälken förnyas.
6 däcksbalkar förnyas delvis, 3 riktas.
7 stråk däcksplankor på vardera 24' längd förnyas.
Marginalplankorna förnyas.
Rännstenslisten av trä och teakrelingen 18' på brädgången förnyas.
Trätrappan till bryggan bräckt, förnyas. 6 solsegelstöttor förnyas.
Huvuddäck midskepps; En brädgånsplåt förnyas, en rikats, porten riktas, ny reling 15'
4 vertikala järnstöttor rikats, 3 däcksbalksstöd förnyas liksom ett spygattrör.
En del andra småskador.
Mellandäck: Riktning av div däcksbalkar, spant, rännstensvinklar mm
Maskinrummet: Avloppshusets fortsättningar i fartygssidan till hjälpmotor Nr 1& 2 böjts ur läge. En BV repareras, rörledningar böjda, stora påfrestningar på hjälpmotorerna 1 & 2, el.omformaren för beslyningen ombord vattendränkt och måste till verkstad för översyn, huvudmotorn synbarligen fått hårda stötar genom kollisionen, alla fundamentsbulatr måste undersökas.

Ä Maskindagbok om bottenskador januari 1942

23.1.42 Avgått från Gourock .FF 23.53
Under natten våldsam slingring och sättning. Maskin rusat så att regulatorn arbetar oupphörligt. Svåra bottenslag vid olika tillfällen så att fartyget skakar och fjädarar svårt. Kl 02-09 fyllt förpiken. Kl 09 erhölls order att länsa från rum 2. Denna länsning fortsatts till dygnets slut. Länsat tank 3 BB för att räta slagsidan som uppstått genom vatten i rum 2. Under vakten 04-08 rapporterades från maskin att vatten läckte in i STB förliga maskinrännsten. Vattnet visat sig komma från sanitetsledningens bottenventil ovanför ventilkäglan och upphörde när ventilen stängdes. Försärkt ventilhuslocket.

26.1. Fortsatt länsa från rum 2, avslutat kl 09 då vattnet var slut. Länsat från nr I rännstenar. Upptäckt läckande nitnaglar i botten å förliga rännstenen STB i maskinrummet. Sökt täta med gummipackning som stämplats upp med plank men en fullständig tätning ej uppnåtts.

27.1 Brännoljan vattenblandad i dagtanken vid uppumpning kl 19. Förmodligen läckor i tank 4 STB som användas för separerad brännolja.

28.1 Svår sjö och slingring med bottenslag. Maskinen gång mycket ojämn. ~~Svåra skakningar~~. Svåra skakningar, uppstår i maskinen vid fartygets fjädringar. Vattnet i brännoljan inverkar skadligt på maskinens gång.

29.1 Börjat ta oseparerad brännolja till motorerna från tank 4 BB eftersom oljan

MÄLAREN 17.1.42

i tank 4 STB är för mycket ~~oljeblandad~~ vattenblandad. Tank 3 BB som länsats den 25.1 åter visat sig helt vattenfylld.Efter länsning visar pejling kl 14 10 cm. ~~Pejlatxx~~ Pejlat nr 3 STB tank och funnit tryck på tanken. Länsat ner till 95 cm kl 14.
30.1 kl 09 25 cm vatten inläckt i nr 3 BB tank.Ökat tryck på Nr 3 STB tank. Länsat rännstenar i samtliga rum.
8.2 Slutseparerat brännoljan från n4 4 STB tank Pejling kl 16 visat 16 cm.
9.2n Pejlat nr 4 tank STB. 6 cm vatten ~~läckt~~ in på 16 timmar.

Bottenskador rep. i NY vid Bethlehem Steel

Riktning och omnitning av en mängd plåtar i botten under tankarna 1-5.
2..2 nitar i ytterbordläggningen förnyas, plus ett stort antal i tanktaken.
Ett stort antal växlar diktades. Skottet läck mellan rum 2 och maskin.
Reparationskostnad $ 32399:27.

Reparationerna i New York

Utlossat i NY kl 16 den 14.2 42 då rep. inletts och avslutats den 16.3 kl 16.
Låg i torrdocka 20.2 kl 10 till 4.3 kl 16 samt 7.3.-11.3 kl 12 - 08.
Börjat lasta 12.3 kl08, avgått från NY 17.3.42 kl 09.45.
Kollisionsskadorna kostat $ 24654:- plus $ 1963 för ny livbåt.

Assurans

Enligt en uppställning maj 43 kostade kollisionen rederiet 123.321:49 kr,inkl. kostnade för logi för besättningen iland under reparationsne,krigsrisk, övertid etc Följande dispache utbetalade SKN den 12.10.43 till rederiet 112.547:77,enligt dispache, vilket motsvarade kollisionskostnaderna.Bottenskadorna drabbade SÅAF.

==

SKNEIII 224

VARJE PART BÄR SINA EGNA SKADOR / Engelsk dom.

Wm Wilson & Co,Newcastle skrev 20.6.44 till SKN att The Treasury Solicitor gått med på en uppgörelse på basis "No negligence on either vessel" vilket innbar att att varje part fick bära egna skador och kostnader i fallet Mälaren- Boringia. Boringias rederi krävt skadestånd på £3500, Mälarens rederi ställt motkrav på £ 9500.

Brev till Wilson från Bramwell,Clayton solicitors 4.5.42

(Uppger sig ha närslutit 8 fotografier av Mälarens skador samt statements av Mälarens befh etc.) " You will gather from the statements that the Mälaren in convoy left Gourock 23.1.42 and On 25.1 on account of bad weather she had dropped behind the convoy and thereafter proceeded alone. It would appear she eventually overtook the convoy and ran into itand across the bows of the Boringina.You will also gather that the vessel which shortly before the collision passed under the stern och the Mälaren from port to STB was seen at a distance af about 2 ships lengths (This vessel was apparently the leading ship in the extreme STB hand column of the convoy) If the visibility proves to be such that the silhouette of vessels could be seen at about two ships lengths, then the Boringia ought to have seen the navigation lights

of the Mälaren some little time before the collision ocurred and she ought to have switched on her naivgation lights to warn the Mälarenthat she was standing om into danger. In this event the Boringia is also to blame. The Mälaren may also be to blame for bad lookout, for not seeing the loom of the Boringia if it should prove that the visibility was aboyt 2 ship lengths. If however the visibility was such that nothing, not even our navigation lights, could be seen until very close on account of a heavy rain squall, the probabilities are that neither vessel would beto blame. We return your portfolio."

TREASURY SOLICITOR: Storeys Gate, St. James Park, London SW1, 19.6.43
till Bramwell, Clayton & Clayton, solicitors, Newcastle/Tyne.

With reference to your letter of the 3d inst, I have given this matter my further careful consideration. According to my evidence the Boringia was maintaining her proper convoy course when the Mälaren came up from the rear of the convoy and sheered into her STB side. The convoy was proceeding without lights, but at the time of the collision both the Boringia and the Mälaren switched on navigation lights. I have had an opportunity of interviewing the Commodore of the convoy and it is clear that this convoy met with appalling weather conditions as a result of which the vessels were apparently unable to keep station and must have experienced considerable difficulty in maintaining the convoy course. The commodore's evidence is to the effect that the Boringia, which was No 81, was leading the 2d column from STB and the Mälaren, No 94, was the 4th ship in the STB column. This was the position of these vessels when the convoy originally set out. On 24.1. there was a westerly gale, force 9-10. On 25.1 the gale increased to force ~~11x12~~ 10-11, on 26.1 it belw from 6-7 and on 27.1 it increased again from 7 to 9. The weather was so bad in fact that it was impossible for the commodore to identify the ships with a veiw to finding which ships were still in the convoy and what were their dispositions. On 26.1 there was an attack ~~byx~~ by a U-boat, but the convoy did not scatter. Between that time and the collsisione various courses were steered. It seems to me that your clients will have som difficulty in explaining how the Mälaren came to overtake and collide with the Boringia. The explanation may be that that in consequence of the weather, which had been experienced for some days, the vessels in the convoy were out of position and must all have been sheering probably some to port and some to STB. It is interesting to note, however, that on 28.1, when the commodore was first able to ddentify the vessels in his convoy, the Boringia was the leading ship in the STB column, but the Mälaren was not in the convoy and the commodore could only assume that she must have dropped out. In all cirsumstances, I suggest that each side should bear its own loss and if your clients are prepared to to settle on this basis I will recommend such settlement to the Ministry of War Transport.

MÄLAREN 27.1.42

BORINGIA TORPEDERAD 7.10.42

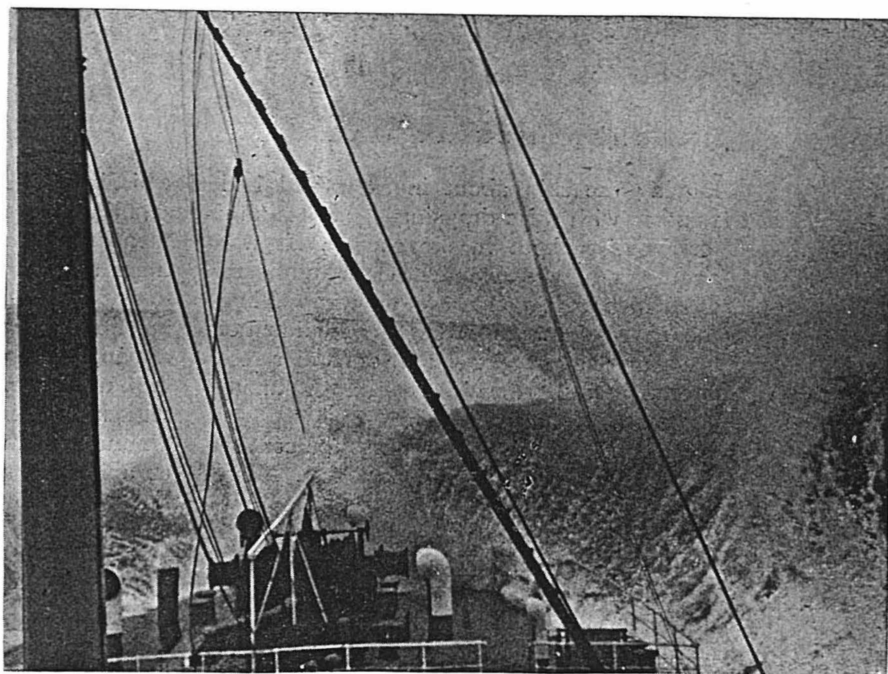
Boringia torpederades den 7.10.42 kl 10 p.m GMT på lat Syd 35 9'- Ost 16 32' på resa Haifa/Table Bay via Hampton Roads to UKmed last av 3000 pottaska, 2967 ton bomull, 490 ton gummi och 18 ton dtyckegods. Av de 60 ombv, inkl 5 man kanonbetjäning, omkom 32. 7 överlevade som togs upp av ss Clan Mactavish dödades följande dag då detta fartyg torpederades liksom 54 av besättningen. Clan Mactavish hade last av närmare 5000 ton koppar och sjörk på några sekunder. Clan mactavish gick ensam och sänktes liksom Boringia av U-159 ett 100-tal mil från Cape of Good Hope. Boringia, som gick under Engelsk flagg, tillhörde Det Östasiatiske Kompagni i Köpenhman

HISTORIK

Motorfartyg på 2723 brton byggt 1927 vid Eriksbergs varv i Göteborg av stål L. 102,7 B 13,9 Tillhörigt REdAB Transatlantic (Gunnar Carlsson) i Göteborg. Systerfartyg till Hallaren. Varvets första bygge för Transatlantic. Shelterdäckat med kort halvback, 4 luckor, 2 master, 8 bommar, avgasrör i stället för skorsten i motsats till Hallaren som fick en lån skorsten av Mirrabookatyp. En 6-cyl 4-takts enkelv. Eriksbergs B&W-motor på 1700 ihkr. 5218 dw. Sjösatt 1.12 26,döpt av fru Gunnar Carlsson. -9.12 28 på resa Helsingfors -Viborg i balrlast för att lasta cellulosa rände Mälaren i dålig sikt hårt på grund i ustatt läge vid Teikasari i Viborgs svårnavigabla skärgård.Först den 18.12 kund hon dras flott ,läck i förrummet, av Böfa Bolagets Frithiof,isbrytaren Tarmo och 2 finska bärgningsfartyg.Eft prov tätning i Trångsund eskorterades Mälaren 24.12 vidare mot Göteborg för dockning vid Eriksberg. .I dec 1935 på resa till Portland med massalast fick Mälaren i storm 600'W Irland styrmaskinshaveri och drev redlös i 1½ dygn i full orkan medan maskinpersonalne monterade ner en hjälpmotor i maskinrummet och satte upp den katerut som provisorsik styrmaskin,kopplad till rodret som måste förses med en lika provisorisk bromsanordning.Under tiden arbetet pågick slog sjön in dörrar och ventiler och satte hytter under vatten. BB bryggvinge och livbåt krossades etc. Under den fortsatta resan tog det 7 dygn att tillryggalägga 400' i oavbrutet hårt väder men Mälaren nådde lyckligt Portland, om än illa åtgången. 17.1.37 kolliderade Mälaren med Vinga fyrskepp som fick stäven krossad och måste gå in till Göteborg.Mälaren skulle passera i barlast på resa Malmö-Göteborg då hon av vind och ström fördes mot fyrskeppet och BB-sidan massakrerade förskeppet. - På utgående från Oslo 28.1.40 destinerad till Cape Town med full last av trävaror och styckegods rammade och sänkte Mälaren vid Dröbak i Oslofjorden med ss Bauta av Bergen på 1636 brton (B-19 i New Glasgow,N.S som Canadian Sealer) som plötsligt girade BB upp tvärs Mälarens stäv efter ett misstag av rorsmannen. Bauta var med kollast från Blyth på ingående till Oslo. Mälaren sköt Bauta framför sig in på grunt

MÄLAREN 27.1.42

vatten och tog upp de 20 ombv. Dock drunknade Bautas skeppskatt instängd i en hytt akterut. Mälaren måste returnera till Akers varv för reparation av sina stävskador och kom sedan aldrig tillbaka till hemlandet före 9.4.40 utan fick gå utanför spärren hela kriget. Bauta bärgades i febr 40 och hängde med ända till 1962 då hon i januari gick från Hull till Montfalcone för nedskrotning. - Mälaren hade inga direkta krigshaverier. I maj 1942 såldes hon till red AB Sigyn (Hans Lundgren) i Hälsingborg som ersättning för ss Skåne (ex Boren) och fick namnet Sälen. SE 1.7 44 -I 20.6 42 i Glasgow utbröt eld i maskinrummet varvid 2e maskinist K.Westrin rökförgiftades och fick brännskador. - Julafton 1948 i torrdocka i St.Johns,N.F utbröt eld i maskin varvid motorman Malte Mauritz Johansson, Ljungby, 48 år, brändes ihjäl och 3 av maskinisteran fick brännskador i försök att undsätta Johannson. Det var donkeypannan som slog eld med en explosion vid tändning kl 23 . - 13 1.2 45 spolades 24-årige svarvaren Rolf Holmquist,Kristinehamn, överbord i Nordatlanten på sin första resa då Sälen var på resa till NY. - I dec 60 var Sälen det äldsta motorfartyget i Hälsingborgsflottan och såldes i febr 63 för nedskrotning till Glücksman i Göteborg.



OSRIC 27.1.42 Ej krig,enligt SKN.

FÖRLORAT KONVOJEN I SNÖSTORM OCH GRUNDSTÖTT - DÄREFTER 2 KOLLISIONER I KONVOJ 2.2.

RAPPORT

Avgick lör 17.1.42 från Gourock destinerad till London via Oban för konvoj. Rumslast av 1800 ton sockar i säckar.Djupg F 15'- A. 16'6''. 19 ombv Bunkers 170 ton kol/12 ton per dygn.
Tis 27.1 grundstött kl 00.35 på en sandbank kallad Black Dog norr om Aberdeen. SW snöstorm,styrka 8-12 Beaufort. Befh och 1e styrman på bryggan.Sista ortsbestämning före grundstötningen: 26.1 kl 22.50 då Cruden Sgeir buoy passerades på 1½'avstånd. Magn kurs därifrån SW 3/4W till kl 24,därefter SW½W till 00.35.Distans därifrån 13 mil. Antaglig orsak till grundstötningen: att en kompenseringsmagnet fallit ur sitt läge på styrkompassen förorsakande ett strecks ostlig deviation.Inga loddningar gjorts under de 4 timmarna närmast före grundstötningen.Hastighet vid grundstötningen 7 knop Kom åter flott kl 09 den 27.1 för egen maskin. Sjökortet rättat till 21.10.39

Journalutdrag.

Tors 22.1 passerat Pentland Firth kl 16.

Fre 23.1 förlorat konvojen under natten i hård SSO snöstorm.Farten gått ner till 1-2 knop.Beslutat ändra kursen mot sydkusten av Moray Firth för att ankra i lä av land. Ankrat 13.45 i Gardenston Bay med 2 ankare & 60 famnar kätting på vardera.

Mån 26.1 vinden gått över till SW, fortfarande hård.Beslutat lätta och fortsätta men försökte hålla under land för att få land i lovart om vinden skulle fortfara. - Hivat upp kl 17.15.Styrt ost från Troup Head. Kl 18.25 passerat Rosehearty,distans 2 mil. Logg =5. Därefter styrt varierande kurser efter pejlingar samt kl 20 pejlat Rattray Head i N 84° W (rv 258),distans 2½ mil. Logg = 21. Kl 21.45 pejlat St.Peter Head i N 62° W (rv 281),distans1½ mil,logg = 27.Ändrat kurs till S 39° W (rv 203) kompasskurs SW½S, avdrift 1/4 streck,dev. enligt tabellen 3° ost. -Kl 22.50 passerat Gruden Sgeir boj,distans 1,5 mil. Beräknar angöra Girdle Ness på 1,5 mils distans. Vinden på vakten 8.12 hård storm från SSW och WSW med snöbyar ,kölddis,häftig sättning och slingring.

Tis 27.1 Kl 00 ändrat kurs till S 33° W (Rv 197) på grund av den dåliga sikten. - Kl 00.35 märktes att fartyget tog botten.Farten stoppades genast och omedelbart efter försöktes ta fartyget av grundet genom full fart fram och rodret hårt över BB. Då vattnet var i fallande lyckaded detta inte. Fällt båda ankarna i botten för att fartyget ej skulle gå högre upp på grundet. Lågvatten beräknas inträffa kl 04. Efter c:a 5 minuter stod fartyget stilla utan att hugga i botten.Stäven låg då mot land,kompassbäring NW.Genom backslagning började fartyget svänga och dragga ankarna.Då stäven svängt till syd slogs full fart fram och ankarna hivades upp.Kl 09 var Osric åter flott och ute på öppet vatten.Kursen sattes nu åter ut med land.Vid pejling av land upptäcktes att fartyget hela tiden kom mera västvart än beräknat och vid jämföreslse med standardkompassen upptäcktes att deviationenpå

OSRIC 27.1.42

styrkompassen ändrats till I streck Ostlig. Vid undersökning befanns det att en av kompenseringsmagneterna fallit ur sitt läge och hängde i c:a 45 vinkel istället för horisontellt. Vid justering av detta återgick deviationen till normalt 3 grader ostlig.

Ons 28.I ankrat 02.30 på Methil Road för att invänta konvojen.

SS Osric den 31.1.42
Sture Hördahl
Befh

Utdrag ur MASKINDAGBOKEN

T 27.1.42 Full fart fra kl 12 till 12.35. Stop 12.35. Skibet berörte grund. - Full fart forover 12.35. og halv minut. Full fart agterover fra 12.41. Stop kl 1.00. Skibet ligger fast på grund. Full fart akterover 1.01., stop 1.14. Skibet ligger framdeles fast. Skall bli liggendemed maskin stoppet til höivand. Pejlet tankene SB, nr 5 tank 3" BB, nr 5 tank 4½" SB, Nr 4 tank 4" BB, nr 4 tank 5" SB, Nr 5 tank 4,7 ". Pejlet ikke nr 6 tank for den var fyldt fra för. Öppnet peilekiken, men där var ingen press paa tanken. - 4-8 formiddag skibet ligger framdeles på grund. Det er bare sandbund. Avkjölingsröret til tröstlagre og geider helt uppstoppet av sand. Pakningsboksen til criculationspumpen for hovedkondenser oprivet av sand og vannspröiten står ret in på hele oljetroen til circulationsmaskim er fyldt med sand. Stoppet pumpen og inlagt ny pakning i circulationspumpens pakningsboks og rengjört oljetroen for sand. Begyndt å lense nr 6 tank kl 7.45 f.m. Ligger med maskin klar. - 8-12 f.m. Stim på forsekk 8.15. Full fart akterover 8.13. Stop 8.14. Full fart forover 8.15. Stop 8.46. Full fart forover 8.51. Stop 8.56. Full fart akterover 8.57. Stop 8.58. Full fart forover 9.04. Stop 9.11. Full fart forover 9.12. Skibet klar av grund. Full fart akterover 9.20. Sakte akterover 9.21. Halv fart forover og stop 9.23. Full fart forover 9.26. Stop 9.33. Helt sakte forover 9.40. Stop 9.41. Full fart forover 9.42. ss Osric

Befh

CREW LIST (Egna kompl.)

Befh Knut Sture Bertil Hördahl, Åhus, 31.5.09 (Sedan 10.12.41 i London)
Bosatt 48 Mansfield Crescent, Sunderland.

1e styrman Arthur Jensen, Olso, 14.8.00 (13.3.41 Swansea)

2e styrman Gustav Wilhelm Nordström, Älvdalen, 19.4.14 (7.8.41 Port Talbot)

Chief Karl Engelhart Waage, Porsgrunn, 5.9.95 (27.6.40 Belfast)

2e maskinist Alexander Pölda, Tallinn, 13.1.09 (16.7 41 Cardiff)

Stuert Einar Johansson, 13.2.04 (Mönstrat i Belfast)

Kock Sture Nordin, 23.10.12 (Mönstrat i London) I en lista: Sven Nordin.

Mässuppassare Herbert Houworth, 19.4.23 (Mönstrat i Cardiff)

Mässflicka Ann Young, f- 06 (Tydligen lämnat i Methil, ej med vid koll.2.2.42)

Matros Frank Edward Scanlon, London, 8.9.18 (16.12 41 London)

fort

OSRIC 27.1.42

Crew list forts

Matros Joseph Kirkpatrick, Belfast, 23.5.21 (14.1.42 Glasgow)
Lättmatros James Constable, London, 13.5.20 (16.12 41 London)
Lättmatros Thomas Collins, Glasgow, 1.4.15 (12.1.42 Glasgow)
Donkeyman Axel Palmquist, 18.10.99 (Mönstrat i NewCastle)
Eldare Jakob Lundström , 21.2.91 (Mönstrat i Göteborg febr 40)
Eldare August Werberg, 6.9.98 i Estland (Mönstrat i London)
Eldare Johannes Simmo, 23.7.85 i Estland -"-
Lämpare David Hynd, 14.6.22 (Engelsman) (Mönstrat i West Harlepool)
Maskinelev Robert Dunbar, 11.1.20 (Engelsman) -"-

SJÖFÖRKLARING PÅ VICEKONSULATET I NEWCASTLE -Upon-Tyne 27.2.42

Befh Hördahl: Osric avgick från Clyde 17.1.42,fortsatte 19.1 i konvoj från Oban, förlorade konvojen ur sikte i snöstorm natten till 23.1,reducerat farten till 1-2 knop,styrde de kurser som angivits i utdraget.Sikten nedsatt av snöbyar, SW storm . Det var före och vid grundstötningen 1e styrmans vakt men befh var på bryggan. Kirkpatrick stod utkik, Scanlon till rors. Fyrar märkts men inga ljudsignaler hörts. Befh påstod att även under nuvarande krigsfröhållanden fyrarna voro tända vid dåligt väder. Kompassdeviationen undersökts i Belfast 8.1.42 av kompassjusterare Sharman.D.Neill Ltd. På fråga hur ofta och med vilka medel deviationen kontrolerats på de olika kurserna under resan svarade befh att det varit omöjligt att kontrollera deviationen på grund av det dåliga vädret och den dåliga sikten. På förfrågan om styrkompassen under resan jämförts med standarskompassen, svarade befh att styrkompassen jämförts med standardkompassen senast vid passerandet av Troup Head kl 17.30 den 25.1 då styrkompassen varit rättvisande.Osrics normalfart var c:a 8 knop, vid grundstötningen 6½-7 knop.Tillfrågad varför det inte lodats svarade befh att han inte ansett ldoning nödvändig emedan distansen pejlats senast kl 22.50 den 26.1.

1e styrman Jensen: Vakthavande 00-04 och 08-12.30 den 27.1.Storm, snöbyar, mycket dålig sikt. Inga fyrar märkts från land. Icke heller hade ngr ljudsignaler hörts. Tiden varit för kort för att jämföra styrkompassen med standardkompassen.Grundstötningen inträffade 35 minuter in på min vakt.Tiden för knapp även för lodning. Fartyget framförts med full fart.

Maskinist Pölda: Haft vakten 00-04 och 08-12 den 27.1. Bekräftat maskinjournalen.

Matros SCanlon: I was at the wheel from 12 midnight to 4 a.m on 27.1.When I took over the wheel the course was S 35 W. At 12.30 the ship ran aground. Efforts were made to get her off the ground. The rudder was put hard-aport. I assisted in letting go the anchors.At 9 a.m the ship was afloat.

Matros Kirkpatrick: Lookout on the bridge 00.04.Very bad visibility with snowsquall No lights visible from ashore.

OSRIC 27.1.42

KK memorial 30.3.42 Ej för publicering.

Orsak: Försumlighet från vaktbefälets sida. Fartyget framfördes med full fart i snötjockan utan att några lodskott togs då sikten vid midnatt blivit så dålig att land inte kunde urskiljas på ½ naut. mils avstånd. Aberdeen Bay och farvattnet norr därom är, vad bottnen beträffar, väl lämpade för positionsbestämningar genom lodning, varför endast ett lodskott gjort befh uppmärksammad på faran och upplyst honom om att fartyget av någon anledning kommit flera mil innanför kurs linjen. Befh ville vid sjöförklaringen göra gällande att orsaken till grundstötningen varit den att en av kompenseringsmagneterna fallit ur sitt läge och hängde i 45° vinkel i st. för horisontellt. Detta skulle ha givit styrkompassen en ostlig deviation av ett streck = 11°. Påståendet är tvivelaktigt. Dessutom var deviationsförändringen (under förutsättning att en av magneteran verkligen fallit ned) icke ett streck utan istället över 2 streck ostligare från det Gruden Sgeir lysboj varit tvärs på ett avstånd av 1½ nautisk mil. Det synes mig dock vara avgjort klandervärt att vaktbefälet på bryggan icke jämfört styrkaompassen med standardkompassen mer än någon enstaka gång under resan. Hade denna kontroll företagits vid varje kursändring kunde det ej råda något tvivel om att den stora avvikningen blivit upptäckt i så god tid att en grundstötning undvikits.

Ex officio

Bo Bergström

SJÖÅKLAGAREN SÖKT KAPTEN HÖRDAHL FÖRGÄVES

KK infodrade 20.3.42 från rederiet Carl W.Winck i Hälsingborg ett skriftligt yttrande från Osrics befh Hördahl. Rederiet svarade 23.4 att :" Få vi meddela att sjökapten S.Hördahl på föranstaltande av vårt ombud i England, F.Bengtson & Co i Hull, på grund av försummelse i tjänsten har avskedats. Avskedandet har icke sin grund i omskrivna grundstötning, varom vi först genom sjötekniske konsulentens yttrande fått närmare detaljer. Hördahls nuvarande adress eller vistelseort är oss obekant." - Den 18.8.42 anhöll sjöåklagare Otto Lindell i KK hos Sveriges Fartygsbefälsförening, Skeppsbron 32, Sthlm, om upplysning om Hördahls vistelseort och anställning. Fick svar 24.8 att " beträffande sjökapten Knut Sture Bertil Hördahl äga vi f.n icke kännedom om å vilket fartyg han tjänstgör. Hans bostadsadress är emellertid Åhus." Lindell skrev 25.8 till Sjömanshuset i Åhus och fick svar från Malmö 31.8.42 att "rubr. person senast avhördes avmönstrad i Newcastle den 11.3.42 från ss Osric, Red AB Walhall, Hälsingborg." - Den 15.10 1943 skrev sjöåklagare Gösta Berglund till herr landsfiskalen i Fjälkinge distrikt, Åhus, med anhållan om uppgifter om Hördahs vistelseort. Brevet kom i retur påskrivet:" Återställes vördsamt under meddelande att Hördahl är anställd ombord å MS Korsnaren , tillhörig red AB Soya, Sthlm. Hans nuvarande bostadsadress är 1 Queens Parade, Sunderland, G.B. "

27.1.44 preskriberades fallet. Befh ej anträffad.

OSRIC 27.1.42

KONVOJKOLLISIONERNA

Rapport

Lämnat Methil i konvoj lör 31.1.42 på resa till London med rumslast av 1800 ton socker. Djupg F. 15'- A 16'6''. Mån 2.2 kl 07 kolliderat med ss Chemong och kl 07.15 med ss Capitol vid buoy nr 54 i Nordsjön. Vind SO 5,disigt,inga lanternor fördes. 2e styrmans vakt. Osrich fått BB utsvängds livbåt krossad. Det andra fartyget iakttogs i första fllet på BB låring och i andra fallet c:a 2 streck akter om tvärs STB. Osrics kurs vid första kollisionen:SSW 1/4 W = konvojkursen,fart 7 knop. Vid andra kollisionen var Osrics kurs WtS,fart c:a 2 knop.Det andra fartygets kurs var i första fallet SSW1/4 W,i andra fallet SSW1/4 W,fart 7 knop i båda fallen.
Orsak: i första fallet felmanöver av ss Chemong, i andra fallet missförstånd av rorsman.Osric avgav i första fallet en kort signal och fick en kort signal till svar. I andra fallet avgav Osric 2 korta signaler och fick inget svar från ss Capitol.

Utdrag ur skeppsdagboken

Mån 2.2 kl 07 då Osric befann sig nära boj 54 kom plötsligt det närmast akter om Osric i konvojen gående fartyget Chemong upp på BB sida och kolliderade med Osric, efter att först ha geivit STB-signal som besvarades av Osrics 2e styrman.Trots att rodret lades över hårt STB var kollisionen iundviklig. BB utsvängda båt på Osric slogs sönder och Osrics akterskepp slog hårt i Chemongs sida. Vid kollisionen befann sig Chemongs förstäv akter om Osrics brygga. Eftre kollisionen förlorades resten av konvojen ur sikte och befh Hördahl,som kom på bryggan efter kollisionen, beordrade kurs SW3/4S, magnetiskt SW1/4 S som var akonvojens kurs,varefter han gick in i karthytten för att kontrollera kursen. Då efter c:a 5 minuter han åter kom ut på bryggan syntes en del fartyg på STB låring varför befh beordrade rorsman att styra SW½S och på så sätt komma tillbaka till konvojen.Kort därefter syntes det att de amdra fartygen låg i en annan stävriktning än Osric och på befh fråga vad kursen var, svarade rorsman:"Nordväst." Rodret lades genast hårt BB men då en kollision med det närmaste fartyget syntes oundviklig slogs full back på maskintelegrafen.Trots det detta träffade Osrics STB bog det andra fartyget,Capitol, midskepps. Capitol befann sig i STB kolonn i konvojen, Osric i BB kolonn. På befh fråga till rorsman varför han styrt NW svarade denne att han uppfattat ordern som hårt STB,under det att 2e styrman uppfattat ordern som tydligt given som SW½S. Vid den första kollisionen var 2e styrman och matroserna Collins och Constable på bryggan,vid kollisione nr 2 även befh Hördahl. Om Capitol fått några skador kunde ej avgöras i mörkret. Inga skador kunde upptäckas på Osric. Satte kursen till magn SW1/4 S och resan fortsattes till London där Osric dockades kl 14 samma dag.

ss Osrich 4.2.42
Hördahl
Befh

Utdrag ur maskindagboken

Mån 2.2 vakten 4-8. Full fart en timme,3/4 en timme, varierande ½-timme.

Forts

OSRIC 27.1.42

Kl 07.03 kändes det som om fartyget skulle lägga till vid en kaj med långsidan, men det visade sig att vi varit långsides en annan båt. Farten var före och efter väl halv fart eller 28 lbs. I.M.T. FB kl 07.20 det kändes en stöt i fartyget som om det skulle gått på grund. FF 07.23. HF 07.29. Det upplystes senare att vi haft en kollision med ett annat fartyg, men denna gång med bogen.

SS Osric den 18.2.42
Befh

Sjöförklaring 19.2.42 på Vicekonsulatet i Newcastle o/Tyne.

Sakkunniga: Befh T.J.Sjöströmöpå ss Vestanvik och Carl Linder på ss Bur.

Befh Hördahl: Osric gick som nr 18 i BB kolonn,ungefär mitt i konvojen.Kl 07 den 2.2 hördes en STB-signal.Skyndade upp på bryggan. På vägen dit inträffade kollisionen med Chemong varvid BB båt slogs sönder.Sedan jag givit order om de i utdraget nämnda kurserna gick jag in i karthytten för att kontrollera kursen. Utkommen på bryggan efter c:a 5 minuter fick jag syn på några fartyg på STB låring. Jag beordrade då kurs SW½S. Då jag kort därpå såg att de andra fartygen hade en annan stävriktning än Osric,frågade jag rorsmannen vilken kurs han styrde.Denne svarade härpå:" NW." Jag gav då order om hårt BB roder. Efter c:a 2 minuter förstod jag att en kollision var oundviklig och beordrade full back. Efter ytterligare 2 minuter inträffade kollisionen. Inga skador till dags dato fastställda på Osric, medan Capitol lär ha fått plåtskador BB tvärs bryggan. Befh senast varit uppe på bryggan kl 01-02. Avstånden mellan fartygen i samma kolonn varit 2 kbl och emllan kolonnerna 3 kab. Konvojfart c:a 6½ knop. Osric styrde efter närmast föregående fartyg som observerades. Mörkt,disig luft, medelgod sikt. Collins utkik vid första kollisionen, Constable vid den andra. Första kollisionen kom c:a en minut efter Chemongs STB-signal. Om inte befh beordrat STB-gir skulle kollisionen med Chemong ~~blixi~~ blivit mycket kraftigare. Chemong hade observerats c:a 5 minuter före kollisionen 2-3 streck akter om tvärs på ½-1 mils avstånd. Osric törnat på Capitol i uppskattade vinkel 20-25 grader.
Tillfrågad varför inte kursen på styrkompassen eller standardkompassen hade kontrollerats under tiden efter ordern om kursändring till SW½S och upptäckten att fel begåtts,svarade befh att standardkompassen befunnit sig på toppen av styrhuset och styrkompassen i det inbyggda styrhuset och att han därför medhänsyn till omständigheterna ansett sig hellre böra stanna uppe på bryggan med fri sikt. Rorsman hade repeterat ordern om SW½S men befh hade inte med bestämdhet kunnat uppfatta vad rorsman upprepat.

2e styrman Nordström: Då Chemong gav STB-signal var hon på c:a 10 meters avstånd 1-2 streck akterifrån och kollisionen kom högst en minut senare. Tillfrågad

OSRIC 27.1.42

på vilket avstånd, i vilken riktning och hur lång tid före kollisionen Capitol hade observerats, svarade vittnet:" En halv kbl för om tvärs, tiden c:a 2 minuter." Vittnet anförde som förklaring härpå:" Jag såg Capitol något senare än befh, emedan jag, när befh kom upp på bryggan, måste tillse sidolanternorna." 2 BB-signaaler avgivits av Osric och manövern blivit utförd. Vittnet sett befh slå backmanövern. Osric fortsatt gå BB hän tills kollisionen inträffade ca 2 minuter dårpå. Inga signaler hörts från Capitol. Befh givit tydliga order på engelska till rorsman.

Matros Collins: Lookout on the bridge. It was hazy but visibility was quite good. Chemong sounded STB signal when she was about 50 fathoms abaft beam on port side Collision ocurred ½ or 1 minute later. When the 2d collision ocurred I was at the wheel, about 07.04 o'clock. About 07.08 the course was set SW3/4 S. About 5 minutes later the captain gave a new order which I understood as STB. I repeated the order and was not corrected. I heard 2 short blasts from some ship on the STB side. The captain then gave order "Hard aport" and asked me what course I had been steering to which I answered " Northwest." I heard an order being given by means of the telegraph and noticed that the engine was going astern. One minute later the collision ocurred.

Lättmatros Constable: At the wheel at tome of the first collision. Heard Osric and another ship sounding some signals and in about half a minutes time a collision ocurred. At the time of the 2d collision I was lookoutman, by order occupied with trimming the navigation lights in the wheel house. When I was in the wheelhouse the helmsman asked me to call the captain to check the course. I answered it was not my business. The captain looked through the wheelhouse and asked:" How is your head?" To this the helmsman answered:"About NW." - Captain asked how he had got thereand helmsman replied that he hade been given the order:" Starboard" and nobody had checked him. Captain then gave order "Hard to port" and a minute or so later the collison ocurred.

KK memorial 28.3.42 Ej för publicering.

Vill synas som om kollisionen orsakats av det upphinnande engelska fartyget vilket borde ha hållitundan för det upphunna fartyget. I det andra fallet kan orsaken ha varit arr rorsmannen missuppfattat befh order.

Ex officio Bo Bergström

Data

Lastångare på 1550 brton byggd 1919 i Limhamn av stål. L. 77 B. 11 2285 dw Tillhörig red AB Walhall (I.W.Winck) i Hälsingborg(Ex Rymmen, Motala Ström)

Se 16.5.43 och 8.3.45

OSRIC 27.1.42

DISPACHE 10.3.45 & ASSURANS

"Ej krig" bdömdes kollisionerna i dispache given i Göteborg 10.3.45. Grundstötningen togs över huvud taget inte upp i dispachen. Osrics utsvängda livbåt (BB) som krossats fick dock SKN ersätta eftersom det var kriget som föranlett att båterna fördes utsvängds under dävertar. Ny båt anskaffades i England i febr 42 för £ 198 och SKN ersatte rederiet den 24.4.46 med 2246:65 kr sedan 1/3-del dragits av.
En bankgaranti på £248.11.6 som SKN ställt genom Wm Wilson den 31.8.44 följande skadeståndskrav från Chemongs rederi återbetalades av SÅAF till SKN 14.4.45. - Engelsk arbitrator 23.3.44 funnit Osric 3/4 skuld till kollisionen med Chemong, men eftersom skadorna varit obetydliga kostade det hela SÅAF endast 4221:56 kr.

CAPITOL & CHEMONG

SS Capitol , tillhörig Gas,Light & Coke i London ,var på 1552 brton byggd 1941 vid Austin & Sons i Sunderland. L 75 B.12
SS Chemong av Montreal, tillhörig Sarnia Steamship CO, 1902 brton byggd 1924 i Londonderry. L 77 B 12 Båda överlevde kriget.

OSRIC Historik

Se sid 7

HEMLIG

AMERIKALAND 2.2.42

STRÄNGT FÖRTROLIG OCH HEMLIG TORPEDERING

Rapport

Avgick sön 1.2.42 kl 09 från Sparrows Point,Maryland dest. till Cruz Grande i Chile. Barlast: c:a10.000 ton sjövatten. Djupg. F 18'- A.22'8" 39 ombv. Torpederats mån 2.2. kl 20.20 på ungefär lat.N 36 0'- W.74 0'i NNW vind,hög krabb sjö och mindre god sikt. 2e styrmans vakt. Utkik på backen. En död.

Lämnat lotsen kl 09 2.2 utanför Cap Henry och fortsatt enligt erhållna instruktioner. Sicksackat hela dagen tills mörkrets inbrott. Kl 2020 torpedexplosion STB på bryggans aktkant i 3ans bottentank Befh beordrat 2e styrman sända SOS-signal. Båtarna bemannats och sjösatts, en om STB, en om BB. STB båt slog upprepade gånger mot fartygssidan i sjöhävningen varför endast 12 man kom i den. De övriga gick över till BB-sidan för att sjösätta en annan båt. STB båt efter sjösättningen rotts runt aktern för att tillse att alla kommo ifrån fartyget. Därvid kom den i närheten av BB livbåt som på förfrågan meddelade att den hade 16 man ombord. Under tiden sjösattes ytterligare en BB-båt vilken den övriga besättningen höll på att bemanna. STB båt var ungefär 10 meter från poopdäckets förkant om BB när den andra torpeden exploderade på poopdäckets förkant om STB. En fruktansvärd explosion. Allt ljus slocknade ombord. Eldslågor slog upp från oljetanken. Olja och vatten regnat över STB-båten som roddes med full fart för att komma klar fartygssidan. Strax efter dök en ubåt upp c:a 10 meter från livbåten och en annan ubåt siktades c:a 200 meter längre bort. De övriga livbåtarna kunde ej upptäckas i mörkret.Ytterligare en explosion hördes, troligen från en tredje torped. I mörker och kraftig ström drev båtarna ifrån varandra. Omöjligt konstatera om Amerikaland sjunkit efter den 3dje torpeden. Från måndag kväll 2.2.till ons morgon 4.2 drev STB båt för drivankare och oljepåse under ständigt ösande för att hållas läns.Något segel kunde ej hissas på grund av stark vind och hård sjö. Då vinden bedarrat ngt ons morgon hissades seglet och stävades västvart.Kl 14 förfrågades om samtligas tillstånd. Alla var då vakna med undantag av matros Söderström som ej gick att väcka,varvid konstaterades att han avlidit. -Torsdag e.m. siktades 2 fartyg som dock ej obs. signaler med redlights. Fredag 6.2 kl 07 siktades ett engelskt fartyg vilket 07.45 bärgade besättningen. Det var ms "Port Halifax" av London(på 5820 brton B-38) vars befh på grund av risken för ubåtar inte ville stanna så länge på platsen att Söderströms lik kunde tas ombord. Liket kvarlämnats i livbåte som drev bort. Lör 7.2 landsattes de räddade i NewYork.

New York 11.2.42

Ragnar Schütz
Befh

AMERIKALAND 2.2.42

Följande brev 9-16.2.42 från J.Setterwall, UD till herr notarien Möller,KK, Sjöfartsbyrån, rörande Amerikaland, är märkte "Strängt förtroligt" och sjöförhörsprotokollet från NY Hemligstämplat jämlikt kungörelsen den 21 juli 1937.

UD till KK ,Sthlm 9.2.42

Härmed har jag äran meddela att UD från Lastkommissionen i NY mottagit telegrafiska rapporter av innehåll att i Gtbg hemmahörande ms Amerikaland - reg nr 7215 - övergivits ab besättningen efter torpedering.
Av besättningen hava - enligt till Departementet hittills ingångna upplysningar - elva man räddats samt införts till NY.
Fartygets rederi har u-rättats om förestående. J.Setterwall
Chef för Byrån för Arvs-& Ersättn.ärenden

UD till notarien Möller,KK,Sthlm 9.2.42

För strängt förtrolig kännedom har jag äran härmed översända en i UD upprättad promemoria rörande ett till departementet från Sv.Lastkommissionen i NY ingånget telegram ang. ma Amerikalands förolyckande.
Med utmärkt högaktnig J Setterwall

P.M.till ovanstående

Enligt ingånga meddelanden torpederades Amerikaland den 2.2 mellan kl 20.20 och 20.40 E.S.T.(Eastern standadd time) ca 44 sjömil NO Vape Hatteras. 2, möjligen 3, torpeder träffade fartyget. 3 livbåtar sjösattes och befh håller för troligt att hela besättn, uppgående till 39 man, hann gå i livbåtarna. Befh obs, 2 ubåtar. Efter 3½ dygn bärgades en livbåt medförande befh och 10 man av en engelsk ångare och infördes till NY 7.2. Dessförinnan hade dock en besättningsman frusit ihjäl, nämligen Matle Arvid Söderström, Visby,omkring 34 år gammal. En livbåt med 16 man hade efter torpederingen av befh setts flytande. Ännu föreligga dock inga u-rättelser om denna livbåts eller den tredje båtens öden.De räddade befinna sig väl ehuru de ådragit sig mindre frostskador. Stockholm 9.2.42

UD till notarien Möller:kk,Sthlm 11.2.42

(Kopia av brev till T.E.J:son Broström, Göteborg)

Herr direktör
För förtrolig kännedom har jag äran härmed meddela att Sv.Lastkommissionen i NY i ett denna dag ingånget telegram inberättat till UD,att det - enligt vad befh och övriga räddade upplyst - på grund av ogenomträngligt mörker varit omöjligt att fastställa huruvida Amerikaland sjunkit. I telegrammrt framhålles att icke heller vederbörande amerikanska myndigheter vore i stånd att bekräfta tt fartyget sjunkit.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall

AMERIKALAND 2.2.42

16.2.42 översände Setterwall,DD, till Möller:kk ensträngt förtrolig promemoria upprättadepå uppgifter från sjöförklaringen i NY 12.2 med framhållande att Amerikaland hållit en kurs c:a 40 sjömil öst-
li ligare än den sedvanliga i enlighet med skriftlig isntruktion från Amerikanska marina myndigheter.

Sjöförklaringsprotokollet från NY översändes i avskrift till KK den 7.4. med hemligstämpel.

HEMLIG

Sjöförhör tors 12.2 42 på Svenska Sjukhuset i Brooklyn,NY, där flertalet av de 11 från STB båt som hördes intagits för vård.

Sakkunnig närvarande: Sjökapten Sven Lantz,tillfälligt i NY.
Alla handlingar,inkl.de skriftliga kursinstruktionerna, gått förlorade.

Befh Ragnar Schütz: Fartyget på resa i barlast till Chile. Medeldjupg. 23′ 170-180 ton olja kvar ,skulle bunkrat i Panama.Erinrade sig att han fått order att inte lämna Cape Race före dagsljus. Därför ankrat upp fartyget kl 21 söndag kväll 1.2 strax innanför Cap Henry och fortsatt kl 06 mån 2.2. Lotsen lämnat kl 09. Kursen från Cap Henry lagts enligt instruktionerna o fartyget hade först rundat 2TB buoy samt därefter styrt under Chesapeake lightship buoy. (Själva fyrskeppet indraget sedan ngn tid) Därifrån hade styrts först rättvisande öst 14 sjömil och sedan 32 sjömil rv N 78° O ,varefter kursen lagts mot den punkt där long.74W och lat N 35° 5′skäras. Till den punkten hade emellertid fartyget inte kommit.För att nå positionen long W 74°- lat N 35° 5′hade fartyget hållit kurs rv S 18° O. Torpederingen inträffade i närheten av Lat N 36° -Long W 74° eller c:a 74 sjömil ONO Cape Hatteras. De skriftliga instruktionerna hade inte innehållit ytterligare anvisningar rörande kursen till W74°-N 35° 5′. De hade emellertid upptagit vissa "code"-signaler att avgivas från patrullfartyg för den händelsen dessa skulle behöva ge order om kursändringar mm. Någon patrullbåt hade inte synts till,endast 2 minsvepare som passerat ca 14 sjömil ut till havs. Innan kursen satts sydvart hade fartyget följt svarta bojar som sannolikt utlagts för ändamålet. Det hade förutskickats att fartygetvid de olika vändpunkterna skulle få överenskomna signaler, men några sådana hade inte iakttagits. Instruktionerna hade yttreligare innehållit order om att gå på sicksackkurs i dagsljus,absolut mörkläggning samt förbud att använda radion. Alla privata radioapparater ombord hade förseglats. Vid fartygsradion hade 2e och 3e styrmännen haft vakt.Slutligen hade befh på en särskild lapp fått instruktioner om signaler från patrullfartyg flygplan för kursändringar o.dyl. Dessa signaler hade, liksom de andra, inte varit

AMERIKALAND 2.2.42

radiosignaler utan t.ex bestått i kulspruteeld mot vattnet vid fartygssidan för att ange kursändring. Samtliga instruktioner hade lämnats av en Amerikansk marinofficer i Custom House i Baltimore.Inga muntliga isntruktioner hade givits, utan befh hade endast tillsagts att genomläsa de skriftliga instruktionerna och därpå tillfrågats om han förstått dem. Befh framhöll att den beordrade kursen avsevårt skilde sig från den som i vanliga fall togs. Tidigare hade kursen alltid lagts på syd då Chesapeake lightship buoy passerats. Nu hade man fått ta en östlig kurs istället. Befh kunde inte yttra sig om huruvida denna kurs varit förståndig. "Förmodligen vore det lika fullt av ubåtar vid kusten." Hade befh fått råda själv skulle han ha tagit en kurs närmare land. Om fartyget fick stryka 3-4 sjömil från land skulle en effektiv bevakning kunna hållas. Men även tänkbart attz sydgående fartyg beordrats ut till havs för att undgå kollision med med fartyg söderifrån som kan ha haft order att gå intill land. Då Amerikaland sista gången hade kommit upp från Chile med last hade sålunda kusten följts. Någon bevakning hade inte synts till. Mörknat omkring kl 18.Fartyget gått fullständigt mörklagt. Befh uppgav att han kl 20.20 den 2.2 höll på att klä av sig i sin hytt för att lägga sig då han hörde en skräll som fick möblerna i hytten att hoppa. Skyndsamt klätt på sig och skyndat ut på däck, där han fått se att den ca 10 ton tunga järnluckan till rum 4 slitits sönder och en flotte kastats överbord, varför han antog att to eden träffat på bryggans akterkant. Han ropade till 2e styrman att sända en SSS-signal ,angivande att fartyget torpederats. Skyndat tillbaka till sin hytt och klätt på sig,sedan gått akterut till båtarna som under tiden bemannats. Maskin hade stoppats ögonblickligen vid explosionen enligt överenskommelse med maskinisterna. Fartyget låg så gott som stilla når livbåtarna firades. Befh båt, STB, låg i lovart. Den slogs oupphörligen mot fartygssidan av vind och sjö och blev nästan vattenfylld innan taljorna lösts så att båten kastats ut från sidan. En del män, som skulle firat sig ner i båten från båtdäcket, tvekade vid tillrop då de såg hur illa åtgången båten var, och de skyndade istället över till BB-sidan varför bara 12 man kom med i STB båt. Så fort båten kommit klar rotts runt aktern och därvid mött en båt som redan lagt ut från fartygssidan. Befh ropade och frågade hur många de var i denna båt? Någon, antagligen Ie styrman, ropade tillbaka att de var 16 man. Denna båt försvann så gott osm omedelbart i mörkret.Befh hade sett att en 3dje båt sjösatts, att den låg under BB låring och att det var folk i den när torped nr 2 exploderade STB 20 minuter feter den första explosionen,troligen mellan maskin och oljetankarna. Vid denna explosion fylldes befh båt nära nog med olja och vatten då den legat tätt intill fartygssidan. Lågor slog upp för ett ögonblick,sedan

AMERIKALAND 2.2.42

(Som inte emottagits iland)Antagligen skadades apparaterna vid den första explosionen. Att någon skadats eller dödats av explosion nr 2 är inte troligt. Vid den tiden befann sig endast de som firade båt nr 3 kvar ombord och explosionen hade gått utåt. - Första dagen i livbåten hjälpte alla till att ösa, men andra dagen började Söderström kura ihop sig under presenningen där det ju var varmast och ville inte längre hjälpa till. Befh fram på dagen frågat alla hur de kände sig och bara Söderström var dålig. Chiefen uppmanat alla att hålla sig vakna," annars står ni inte rycken." 3e maskinisten kommit i båten iförd bara en pyjamas,och trots att chiefen sagt åt honom att hämta kläder inte gjort det. Alla övriga hade kläder på sig. Kl 14 på ondsagen 4.2 fann 3e maskinisten att Söderström var död. Han höljdes i filtar och lades i fören på båten. I förväntan på snar bärgning ville man ta honom med sig iland för begravning. - Fredag morgon 6.2 frågade befh de övriga om de inte ansåg att Söderström borde sänkas i havet. Man beslöt göra det och stod just i begrepp därtill när det engelska fartyget siktades. Befh på detta fartyg vågade inte stanna en minut längre än nödvändigt för att ta upp de överlevande. Liket måste lämnas kvar i båten. En engelsk matros skickats ner i båten för att ta hand om Söderströms papper och beordrats att ta ur dyvickarna för att båten skulle sjunka fortare. Liket sannolikt spolats ur när båten kommit i marvatten. Det kan tänkas att livbåtens tankar sedan lossnat och flutit bort varför båten sjunkit helt och hållet. (Söderströms anhöriga u-rättats genom rederiets försorg) - Amerikaland var inte beväpnat. I brist på närmare anvisningar hade man på sicksackkurs bytt kurs ungefär var 10de minut och sett till att man hela tiden kommit tillbaka till kurslinjen för att kunna hålla reda på var man befann sig.

Chiefen Andersson: Satt i sin hytt med Ie maskinisten och IIe styrman kl 2020 den 2.2 då explosionen hördes och motorerna genast stoppade. Alla 3 skyndat till båtarna. Chiefen skulle till STB, de andra 2 till BB båt. Folk var redan där men väntade med att fira tills befh kommit med. Vid firningen slog båten hårt mot fartygssidan och slogs läck. Då man kommit i vattnet ropat upp till dem som firat taljorna att ta sig ner i båten men ingen kommit. Då maniinte ville riskera att ligga länge längre i lovart rott båten runt aktern över till BB sida. C:a 10 minuter därpå kom den andra explosionen. Ett eldhav slog upp,sedan blev allt mörkt. En ubåt dykt upp intill båten, en annan synts länge bort.Omöjligt på grund av den stark strömmen att hålla båten kvar på platsen genom rodd. Lagt ut drivankare o oljepåse. Drivit i 35 timmar, till ons morgon 4.2 då segel sattes kl 08. Satt W kurs eller så nära W som möjligt. Den grova sjön kagt sig natten

AMERIKALAND 2.2.42

till tors 5.2. varvid det blivit kallare. Siktat 2 lastfartyg långt borta u. torsdagen. Fortsatt segla till fre 6.2.då det E. fartyget siktades kl 07 o senare tog upp dem. - Söderström hjälpte kl 08 onsdag chiefen att sätta segel.Han var mycket medtagen.Chiefen uppmanat honom att hjälpa till "så gott du kan, det är det enda som kan hålla dig uppe." Chiefen aldrig sett Söderström förut, han var nypåmönstrad. Kl 14 samma dag befanns han vara död, redan kall. Inget att göra. - Chiefen efter första explosionen haft en känsla att det var gott om tid att gå i båtarna," så länge någon annan torped inte kom." - Han märkte, då han såg föröver att fören sänkt sig ngt i förhållande till aktern. I förbifarten fått med sig en väska med en kostym som han haft stående redo i hytten för händelsen ngt skulle inträffa. Maskindagboken låg i kontoret bredvid hytten. Fartyget möjligen haft svag fart framåt då STB båt firades. Chiefen fullt upptagen med att ro. Rott runt aktern. Mött en annan livbåt. Rott föröver längs BB-sidan och legat ca 10 meter ut om BB då explosion nr 2 inträffade.Man hade just sökt då tag i en fånglina. Före denna explosion hade man kunnat se fartyget på rätt långt håll eftersom solar lyst på däck men vid explosion nr 2 slocknade allt ljus ombord. Sedan kunde inte fartyget skönjas på längre avstånd än 100-200 meter. Den först uppdykande ubåten dök upp BB om Amerikaland. Samtidigt sågs en skgga längre bort som måste ha varit en annan ubåt. Männen i tornet verkat ha försökt läsa fartygets namn. Stark ström och hård vind låg från STB. Chiefen inte bemödat sig om att titta efter Amerikaland eft den andra explosionen. - Däckssolarna hade legat tända nedåtvända på däck täckte med en segelduk som varit fastknuten så att inget ljus kunde tränga ut. Förrän presenningen lyfts av och solarna vänts uppåt. Första man som kommit till båtarna hade bara haft att vända upp någon av solarna för att få ljus.Chiefen inte sett någon 3dje livbåt sjösäattas eftersom hansuttit vid årorna med ryggen mot fartyget. I båten fanns filtar,oljeställ, vatten förbandslåda samt corned beef och spisbröd i överflöd.

3e maskinist Gyllerud: Låg och läste i sin hytt, Ie kocken kommit in och suttit och pratat, råkat titta på klockan 20.20 just som en häftig explosion hördes. I bara pyjamasen gripit sitt livbälte under soffan och eftersom ljuset slocknat, fått hjälpa kocken, som hade svag syn, att komma ut.Båda skyndat upp till båtarna . Hjälpt till att riva kapellet av STB båt som sedan bemannades. Häftig sjögång. Vinden låg in från STB varför order givita att kapa fånglinan så fort båten kommit i sjön.Sedan rotts runt aktern och mött en båt från BB sida från vilken någon ropat att de var 16 man. En tredje båt var utsvängd för firning och höll på attbemannas. När 3e maskinisten såg den var den nedfirad till mönjebältet o skulle ta vatten när som helst. Så kom explosion nr 2 efter vilken det blev alldeles mörkt.

AMERIKALAND 2.2.42

STB-båten girat vid explosionen och tagit in en del vatten. Måste ösas. Legat stilla, när efter et t par minuter en ubåt kommit upp tätt intill, så nära att båten nära nog hamnat på ubåtens däck,för att sedan passera förbi livbåten och förbi fören på Amerikaland verpå den försvunnit i mörkret. Drivit hela natten och hela tisdagen. Satt segel ons. morgon 4.2.då vinden mojnat något. På kvällen dog vinden ut och man fick börja ro.- Natten till fredagen seglat. Hissat nödflagg, tänt raketer o redlights då det engelska fartyget siktades som så småningom styrde ner mot livbåten och tog upp dem. Livbåten med Söderström sänkts. Väl omhäddertagna ombord Anlänt till NY lördag f.m 7.2. - På frågor svarat: Haft vakten 12.30-16 mån 2.2. Dåligt väder hela dagen, mulet, byig vind, mörknat tidigt. Mött befh kl 17 då denne gick omkring och såg till att det varit mörklagt enligt givna instruktioner. Svensk flagga målad på sidorna, men den hade inte kunnat synas mot den gråa skrovfärgen annat än i klart ljus. Vid explosionen hade fartyget bara skakat och inte fått slagsida, ej heller börjat sjunka. Order hade givits att stoppa maskinerna så snrat någon kraftig smäll förmärktes. På båtdäck hade legat en s.k sol~~ändxnerxmotxdäc~~ son varit tänd och vänd ner mot däck så att man kunnat få ljus mär som helst genom att vända på den. Den hade inte använts sedan 3e maskinisten kommit upp. Fått vänta på en del folk innan man kunnat fira. Omöjligt att säga hur länge det dröjt. - Den uppdykande ubåten gått fullständigt ljudlöst. Sett 3-4 män stående i tornet med uppmärksamheten rikatd mot Amerika land. De hade inte tittat på livbåten och man hade inte kunnat höra dem samtala med varandra. Möjligt att den avlossat torped nr I och sedan gått runt fartyget medan en annan ubåt avfyrat torped nr 2. Båda torpederna träffat fartyget på samma sida och den ubåt som avlossat nr 2 hade antagligen inte kunnat hinna runt. När Gyllerud såg Amerikaland sista gången låg bon med stark STB slagsida och hade börjat gå ner med fören.Kommit som en slöja över vattnet. Blivit så mörkt det överhuvudtaget kan bli. Senare hört en tredje knall, förmodligen från en tredje torped. - Matros Söderström hadeinte med ett ord låtit förstå att han känt sig dålig. Södesrström och Gyllerud befunnit sig i fören på båten och Söderström hade arbetat hela natten till ons. 4.2.På morgonen hade han lagt sig att vila och Gyllerud hade inte märkt något särskilt förrän elektrikern sagt till honom att Söderström var dålig. Befh hade då beordrat Gyllerud att se efter hur det var. Gyllerud hade känt på pulsen och tittat på ena ögat varvid han funnit att S. var död.

Steward Spant: Just avslutat sin aftontoilett och stod och läste en tidning i sin hytt dåexplosionen skakade fartyget kl ~~20x20~~ 20.20 den 2.2. - Gripit sina skor, en läderjacka och livbältet och skyndat ut. Då han sett

AMERIKALAND 2.2.42

den övriga besättningen springa fram och tillbaka förstått att det var fara å färde. Mycket mörkt på däck. Gått till STB båt som han tillhörde. Ej vågat använda ljus. Vid livbåten funnits en sol som låg vänd mot däcket färdig att användas. Någon ropat till dem att dämpa solen och släcka ljuset. Ficklampor ~~hade ej använts~~ hade ej använts. Vid firningen sökte stewarden dämpa stötarna ~~genom att~~ mot frtygssidan genom att sätta sitt livbälte emellan. Så fort den kommit i sjön rotts akteröver. Befh ropat och frågat någon om telegram avsänts, men stuert inte kunnat uppfatta svaret. STB båt varit mycket nära den andra explosionen,Olja och vatten regnat över båten. Strax efter explosionen tyckte stuert att timmerman ropade något från fartyget. Livbåten hade måst ösas oavbrutet, tog in vatten. Matros Söderström hade varit väl klädd, kanske bädt av alla.Han hade inte vid något tillfälle klagat över att han inte kände sig frisk.

Elektriker Åhsberg: I sin hytt med 2 kamrater vid explosionen. Rusat upp,gripit flytväst och en mössa och skyndat till båtdäck. STB båt redan varit firad en bit, Stigit i som sista man. De 2 som firade ropat ner till båten attinte bli kvarlämnade. Detta hade heller inte varit meningen utan man hade rott runt fartyget för attta upp dem i lä om BB. Mött en båt som sagt sig hålla 16 man. Befh ropat upp till fartyget om de inte kunde få ut en tredje båt vartill någon svarat attdetgick väl bra, men Åhsberg aldrig sett den komma ner. Den närmaste ubåten dök upp ca 100 meter från livbåten. Efter den andra torpeden fick fartyget genast STB slagsida. Då den dova knall hördes, som måste ha varit torped nr 3,såg Åhsberg fartyget såsom i ett töcken , omöjligt att urskilja dess konturer. . Söderström sagt att han inte kände sig riktigt bra, men det hade ju inte heller någon annan gjort. Sågs sist vid liv onsdag förmiddag då han var ganska slö.

Maskinassistent Carlsèn: Lagt sig för att läsa, slumrat till ett ögonblick och väckts av skakningen i fartyget. Hört någon ropa:"Skynda på! Vi är torpederade!" Hoppat ur kojen,tagit på sig skor, en khakirock och livbältet och begivit sig till BB båt som han tillhörde. Den var fullsatt då han kom dit, varför han gått över till STB båt och blivit tillsagd hoppa i den. BB båt kommit i sjön före STB och hade redan rotts ifrån fartyget när STB båt svängde runt aktern.Den försvann sedan i mörkret. STB båt rotts upp till 10 meter från fartygssidan för att ta upp dem som ev. hoppat överbord. Explosion nr 2 tog uppenbarligen i maskinskottet STB i höjd med poopdäckets förkant och allt ljus slocknat.Omöjligt se någonting längre. Det hade varit tänt på bryggan när Carlsèn kom upp på båtdäck och detta ljus hade antagligen tänts efter befh order att sända SSS-signal. Den tredje båten var nrfirad till mömjebältet när Carlsèn såg den sist. Eldpelare vid explosion nr 2, regnat olja och vatten över båten.Fartyget

AMERIKALAND 2.2.42

genast fått STB slagsida. Uppmärksamhetendrogs sedan till den uppdykande ubåten och då den försvunnit hade inte fartyget synts till. Det var fullständigt mörkt. Carlsén p.g. av nedsatt hörbel inte hört någon tredje explosion. -Uppfattat Söderström som frisk och stark

Matros Petterson: Satt i mässen med 3 kamrater på sin frivakt vid explosionen vid vilken fartyget gjort en överhalning. De sprang alla till sina hytter och Petterson tagit på sig en sweater och livbältet. Gått till STB båt. Sedan fånglinan kapats rott runt aktern.Man hade ropat tkll dem som firat att gå över till BB sida. I båten fanns filtar och oljerockat spm man satt på sig. Alla hjälpt till att ösa. Blåst våldsamt.Ingen märkt att Söderström varit sjuk då han första dagen varit så frisk och kraftig som någon annan och hjälpt till med arbetet. Han befanns död omkring kl 14 på onsdagen.

Matros Ottesen: Hade backtrön vid explosionen som inträffat på bryggans akterkant STB. Hög sjömed hård vind, snöslask och kallt. Såvitt Ottesen kunnat se hade den tredje livbåten före explosion nr 2 firats ner till mönjebältet, och som den varit längst akteröver på fartyget hade den sannolikt gått klar. Efter explosionen hade den inte synts till.Senare hade man hört ettbrak,antagligen från en tredje torped.

Kökspojken Olofsson: Satt och spelade kort med 3 kamrater vid explosionen. De sprang in och hämtade sina livbälten varefter de gått upp till båtdäck. Ej sett Amerikaland efter explosion nr 2 då han varit upptagen med att ro. Senare hört en smäll men visste inte vad det varit. Alla hjälpt till i båten att ro, ösa och sköta seglen. Första natten hade Söderström arbetat "väldigt". Då Olofsson suttit mitt i båten hade han senare inte iakttagit Söderström. Efter räddningen omedelbart gått under däck.

Motorman Gustafsson: Satt i mässen och spelade kort. Sprungit till sin hytt, satt på sig en rock och tagit med en ficklampa och sina papper. Rusat upp på båtdäck. Ie styrman hade just tänt upp en sol när han kom dit upp, men eljest visste inte G. om fartyget haft några ljus tända. Tydligt sett att fartyget börjat sjunka efter explosion nr 2. Ej träffat Söderström tidigare. Kunde därför inte yttra sig om huruvida denne varit klen till hälsan.

Matros Stenbro: Låg till kojs kl 20.20 den 2.2 Tagit sitt livbälte och gått till STB båt som han var tilldelad. När STB båt rotts runt aktern had Stenbro sett ett par man uppe på båtdäck vilka hållit på med att fira den tredje livbåten. Denna hade ej varit långt ifrån vattnet vid en andra explosionen men sedan hade han inte sett till den. Mörkt. Blåst fullkomlig storm. Omedelbart efter den andra explosionen fick fartyget STB slagsida men omöjligt urskilja i mörkret om det sjönk. Efter explosion nr 2 hörde

AMERIKALAND 2.2.42

Stenbro någon skrika på båtdäcket, troligen timmerman, men trodde Inte att denne blivit skadad. Ie styrman och timmerman hade firat STB båt och det hade varit meningen att flera man skulle kommit med, men man hade inte kunnat ta dem ombord på STB-sidan med hänsyn till den hårda vinden och den höga sjön, Vittnet hade inte sett några eldslågor vid explosion nr 3 utan endast hört något "spektakel".

undertecknat Claes Carbonnier
T.f. 2e vicekonsul
Kungl. Sv.Generalkonsulatet i New York 19.2.42

Memorialet. Hur räddades de övriga från Amerikaland??

Ingenstans i NY-sjöförhöret finns kompletterande uppgifter om de 2 andra livbåtarnas öde, allt rör sig i detalj om STB båt och de 11 man som kom till NY. Ej heller i KK memorial 27.4.42 anges några uppgifter över de från NY som rör STB båt. Avslutningsvis i Memorialet heter det att det "får anses klarlagt" att följande 5 personer omkommit. Det enda dödsfallet som dokumenteras är Söderströms död i STB båt. För de övriga redovisas namn och adresser. Det är först genom att gå till SKN EIII som telegram där avslöjar att Ie styrman, 5 man (och 3 lik) togs upp den 6.2 av holländska ms Castor (sannolikt båt nr 3) medan 17 man i BB båt infördes till Pernambuco den 20.2 Memorialet är hemligstämplat och märkt " ej för publicering."

Crew List Kompletterad SKN

Mycket ofullständig - sjömansrullan förlorad

Befh Ragnar Schütz, Linnégatan 7, Göteborg, f-87 (2 år ombord)
Ie styrman Ernst Julius Ericsson
2e styrman/Telegrafist Hugo Ernst Ivan Bergman
3e styrman Kjell Hilding Norin
Vhief Alex Herbert William Andersson, Falsterbo, f-92 (ombord sedan 1935)
Ie maskinist Carl Hugo Borgström Styrsögatan 3, Gtbg, 11.1.03
† 2e maskinist Allan Harry Bergström, Göta, 22.5.07 Stavsnäs Gtbg sjömanshus 640 [illegible] Krigsförlist 2 ggr tidigare
3e maskinist Alf Ludvig Gyllerud, Norrköping, f- 09 (6 veckor ombord)
4e maskinist Karl Wilhelm Eriksson
Båtsman John Johansson
Maskinassistent Frans August Carlsén, Sätila, f-87 (aug 37)
Elektriker Gösta Valdemar Åhsberg, Gtbg, 9.4.11 Stockholm (7.6.41)
Ie motorman Johan Gottfrid Näsholm
2e motorman Georg Gustaf Gustafsson, Kalmar, f-18 (2 dagar ombord)
2e motorman Erik Victorsson
2e motorman Daniel Rossvik

Forts

AMERIKALAND 2.2.42

Crew list forts

2e motorman Nils O.Nilsson

2e motorman Karl Lennart Lundström

Timmerman Tobias Aukland - Norge

Matros Oskar Algot Nährström

+ Matros Malte Arvid Söderström.% Ekbom, Götgatan 23,2trög, Sthlm,25.9.06
Frusit ihjäl i STB båt (Visby sjömanshus 2975) Visby

Matros Karl Hjalmar Nilsson

Matros Karl Norenes (N)

Matros Halfdan Möller-Ottesen.Haugesund, f- 12 i Sverrup,Fjällhöjd,Norge

+ Matros Nils Torkelsen-Vik (N) förs ihjäl i BB båt nr 3

Matros Sverre Stenbro, Drammen, 12.10.92 Drammen (2 dagar ombord)

Matros Allan georg Kube, Danmark

+ Matros Karl Fredrik Hagman, Knapegatan 5,Gtbg, 7 .7.97 Boge (Visby Sjömans-hus 2273)
~~Dödad vid explosion nr 2~~ FRÖS IHJÄL I BB BÅT

Matros Dyre Petterson, Gtbg, 3.8.90 (2 dagar ombord)

Matros Tage Andersson

Motorman Svend Peder Hansen (D) -står som maskinassistent i SKN lista

2e motorman Johannes Trodal Pedersen (N)

2e motorman Per Valdemar Karlsson

2e motorman Gunnar Christiansen (N)

Stuert Alfred Gunnar Spant, Göteborg, 17.9.99 (5.7.41)

Ie kock Gustav Johnsson

2e kock Olof Olofsson, Gtbg, 17.6.02 Göteborg (26.1 42) 25 år t sjöss.

Salongsuppassare Jehova Ramos (Brazil)

+ Mässuppassare Rolf Georg B.Ahlert, Haga Östergata 5,Gtbg, 27.8.20 Gtbg
Frös ihjäl i BB båt

Axel Broström & Son, Göteborg, meddelade i hemligstämplat brev till KK sjöfartsbyrån 9.5.42 att " rörande den norske sjömannen Nils Torlelsen-Vik, sakna vi närmare uppgifter." I bilaga översändes då namn, födelseår och sjömanshusnummer för de 4 döda svenskarna, dock utan angivande av sjömanshus för Ahlert.

UD & egna noteringar. Hemkomster

Befh och chiefen kom hem med Gullmaren från NY 29/1 mars 42

Ie styrman Ericsson kom hem som passagerare på Balboa från NY 43 T Göteborg den 23.6.43 efter 4 års bortovaro o såg för Ia ggn sin 3åriga dotter Kerstin. Han hade först i mars 43 skrivits ut från sjukhuset.

Ie maskinist Borgström kom hem 31.8.42 som passagerare på Sunnanland som hade last av 5300 ton kakaobönor, bomull och veg.fettämnen från Buenos Aires, Santos och Bahia. Borgström efter sin räddnign legat 2 månader på sjukhus i Pernambuco för elakartade frostskador i fötterna.

7 man från Amerikaland kom 16.4.42 till Göteborg med Klipparen

UDHP80c 3509

AMERIKALAND 2.2.42

Ch.telegram till ~~NQxRxån~~ Washington 9.2.42 från UD

Sök utverka svenska fartygsförlisningar ej publiceras förrän UD underrättats och klarhet om möjligt vunnits besättningens öde stop av hänsyn till ~~anghörige~~ anhöriga tillämpa brittiska myndigheter sådan praxis = Cabinet

---

UDHP80c 3616

Ch.telegram NY till UD 7.2.42 kl 22 (ankom 8.2 kl 13)

166 Amerikaland topederad 2.2.kl 20.20 cirka 44 sjoemil NO cap Hatteras punkt fartyg treffat tvaa torpeder moejligen tre punkt 3 livbaatar sjoe ( )ttes och befh tror hela besaettningen 39 man hann gaa i baat punkt en livbaat med befh och 10 manbergad efter 3½ dygn av engelsk ångare och infoerda NY idag pkt en beasettningsman Malte Arvid Soederstroem fraan ( )sby frusi ihjael pkt befh hade efter torp sett livbaat med 16man flytande men aennu inga underraettelser om dennas oede eller tredje livbaatens oede pkt de raeddade befinna sig vael ehuru mindre frosyskador pkt befh saag tvaa ubaatar = Swedel

CH.telegram till UD från Washington 15.2.42

42 consul Willemstad wires me quote following 6 members crew Amerikaland sunk 2.2 landed here ernst julius eriksson chief ~~engineer~~ officer ernst hugo bergman second officer kjell bror hilding norin third officer karl hjalmar nielson sailor oscar nahrstrom sailor carl wilhelm lennart lundstrom motorman all hospitalized account frostbite stop albin harry bergstrom second engineer carl hagman sailor rolf ahlert messboy died in ( )febaot and were thrown overboard stop please advise families stop cable maximun amount I may advande each and arrange repatriation signed maduro consul unquote I have informed consulate general NY and Cargo ( )mmission

Ch.telegram NY till UD 17.2.42 kl 20.03 (Ankom 18.2 06.03

233 anslutning vårt 310 erfar Amerikaland oförändrat gråmålat undantag akterhus livbåtar som var vita stop svensk flagg Amerikaland-Sverige målade midskepps =Swedel

---

SKNEIII 224

Brev UD till SKN 20.2.42

Förtroligt

Till Direktör Rogberg,SKN

Herr Direktör

I anslutning till min skrivelse av den 16 ds angående förolyckade ms Amerikaland beder jag få meddela att ministern i Washington enligt hit ingånget telegram erhållit underrättelse från konsuln i Willemstad, av

AMERIKALAND 2.2.42

innehåll att den livbåt, vars besättning införts till Willemstad, anträffats av holländska ms Castor den 6 februari kl 14 på N 36 11'- W 72 35'. Därjämte meddelas att Ie styrmannen Ernst Julius Ericsson blivit allvarligt frostskadad. Förhoppning funnes emellertid att dennes skadade ben och arm kunde räddas. I telegrammet angives slutligen att så snart vederbörandes hälsotillstånd det medgåve sjöförhör komme att hållas.

Med utmärkt högaktning
S von Euler
t.f chef Byrån för Arvs -& ersättn.ärenden

Telegram konsuln Willemstad till UD, dagtecknat 20..242

2d officer Bergman willing leave Vasaland others not ready time being they intend take new jobs stop their admittance USA will be arranged minister Washington.

Telegram Rio-beskickningen till UD, dagtecknat 20.2.42

78 consul Pernambuco informs 17 survivors Amerikaland due today pernambuco stop have requested consul give full particulars yours 61 including suggestion repatriation stop further details when available stop due existing severe restrictions landing Brazil inclined believe most practical arrange transport to Bueoos Aires where no difficulties landing ~~alsom~~ also better opportunities new jobs.

De räddade slussats hem på lejdbåtar undan för undan

Assurans

Axel Broström & Son, Göteborg , till SKN 17.2.41

MS Amerikalands totala krigsförsäkringsvärde à kr 5.000000 har till ett belopp av 4.200.000 blivit täckt i London . och har följande telegram ingått från våra förbindelser därstädes:
Schvetz much regret news advise when ypur underwriters settle enable us present claim here = Lambert Insurance
SKN efter detta breb utbetalat 800.000:- kr till rederiet 15.2.42

Effekter

Red. utbetalat 27903:60 för effekter men SKN endast ersatt 3733:80 beroende på återfrösäkring i England.
Befh på Amerikaland som förlorat för 4540:- fick ut 2750:- av rederiet.
2e styrman förlorat för 2905:- fick ut 1623:50. Bland hans tillhörigheter en förstoring av Amerikaland i torrdocka i glas och ram 20:- och 5000 Chesterfieldcigaretter 57:75.
Ie maskinist Borgström skrev sin lista i Gtbg den 19.9 42 förlorat

AMERIKALAND 2.2.42

för 3425:- plus verktyg för 570:- fick ut 1367:50 .Bland hans ägodelar bokverket "Sveriges Rederier" 85, en plånbok med 290 dollars, en -ersonvåg 20, radio 300, silverklocka 65,skrivmaskin 240:-
De till NY införrda besättningsmännen av lägre grad skrev sina listor på brevpapper från Horel Bristol, 129-135 W. 48th Street, NY .
Suret Spant låtit upprätta sin förteckning hos Notarius Publicus i NY den 18.2.42. Förlorat för 974 dollars 50 cents, fick ut 787:50.
Bland hans ägodelar: 1 Corona skrivmaskin 45 dollars, 1 13-rörs Pilot-radio 99 dollars, 1 Gibson mandolin och 1 Gibson gitarr 120 dollars, en medical lamp 8 dollars, bokverket "Sveriges Rederier" 20, 103 grammofonskivor (new, un-played, operas etc) 90 dollars, Sveriges Historia i 5 band samt Världshistorien i 5 band 100 dollars 1 kokbok på 5 språk 10, en samling noter (sheet music) 25, Old coin collection (Jubilee coins etc) 50 dollars.

Ie styrman kvar på sjukhus i USA febr 43

Rederiet skrev 19.2.43 att Ie styrman Ernst Ericsson fortfarande vårdas i Amerika för sina frostsakdor varför vi inte kunnat reglera hans instrumentersättning. - Den 15.7.43 ingav Ericsson i Göteborg sin lista på instrument och fick de 1135:- han begärde.

Egna noteringar

De tre livbåtarna (39 ombv)

Befh båt, STB, togs upp fre 6.2 av "Port Halifax" och landsattes i NY den 7.2 - I denna båt befann sig de 11, inkl befh, som hördes vid sjöförhöret i NY. - Matros Söderströms lik kvarlämnat & livbåten sänkt. = 12

Båt nr 3 från början 9 man i denna båt, men 3 frös ihjäl och lämpades överbord, nämligen 2e maskinist Bergström, matros Hagman och mässuppassare Ahlert. 6 överlevande bärgades 6.2 av holländska ms Castor och fördes till sjukhus i Willemstad med svåra förfrysningsskador. Det var Ie styrman Ercosson, 2e styrman Bergman, 3e styrman Norin, matroserna Nährström och Nilsson samt motorman Lundström . = 9

BB båt 17 överlevande landsatta 20.2 i Pernambuco (av ett brasilianskt fartyg). Matros Torkelsen-Vik frusit ihjäl och lämpats överbord . I denna båt befann sig den övriga besättningen inkl 10 svenskar, nämligen Ie maskinist Borgström, 4e maskinist Ericsson, Båtsman Johansson, Ie kocken Johnsson, matroserna Nils Nilsson, Tage Andersson, motormännen Näsholm, Rossvik, Karlsson och Victorsson. Alla frostskador.Till sjukhus. = 18

SÄNKT AV U-106, Hermann Rasch

Enligt Rohwer torpederades Amerikaland av U-106,Hermann Rasch, den 3.2 och attacken inleddes kl 03.23 på N. 36 36′- W 74 10′.
Lloyds War Losses anger sänkt 3.2 kl 01.30 GMT "presumed sunk"
U-106 sänkt 2.8.43 i Biscaya av flyg N 46 35 - W 11 55 22 dead

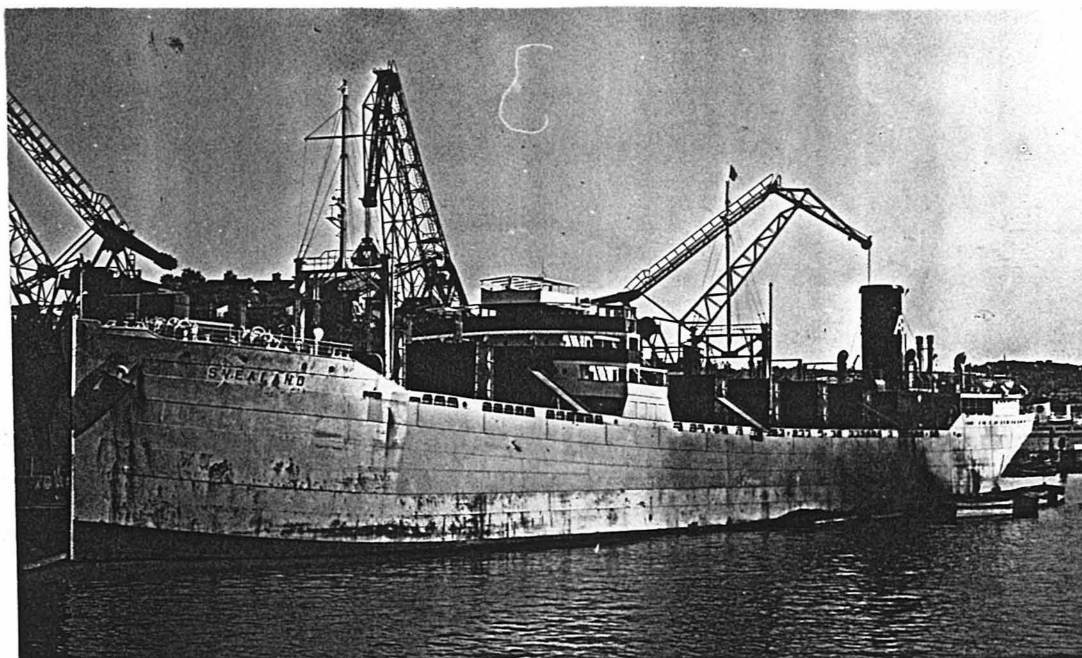
AMERIKALAND 2.2.42

På tysk kortvågsradio

Göteborg 6.2.42: Den tyska kortvågsradion uppgav idag att Broströmskoncernens motorfartyg Amerikaland torpederats utanför Nordamerikas Atlantkust. Amerikaland, som byggdes vid Deutsche Werft i Hamburg 1925, tillhör rederi AB Tirfing och har alltsedan leveransen gått i malmfart mella Baltimore och Cruz Grande, Chile. Amerikaland mätte 15355 bruttoton och har varit ett av världens största på järnmalmstraden.

2e maskinistens bror död i Hårsfjärdskatastrofen

Den omkomne 2e maskinistens broder, flaggstyrman Gottfrid Bergström, hade dödats 17.9.41 i jagarkatastrofen på Hårsfjärden.



Systerfartyget Svealand 31.5.49 lossar Kol i Göteborg efter 24 års borovaro från hemlandet.

Svealand måste i juni 42 isnställa sin amalresor och gick sedan till våren 1945 för Minstry of War Transport , bl.a efter ombyggnad med spannmålslaster USA-UK. Gick tillaug 46 på Narvik-kontinenten med malm innan hon återgick i US timecharter på sin gamla trade.

Historik

Malmmotorfartyg på 15337 brton byggt 1925 vid Deutsche Werft i Hamburg av stål. L. 171 B. 22 Tillhörigt Ång.AB Tirfing i Göteborg. 22630 dw. 3636 ton bunkers. Sjösatt 8.4, lev. 29.7.25. (Svealand sjösatt 24.1, lev 9.4.25) Vid sin tillkomst störst i världen som lastfartyg med dieselmaskineri,och revolutionerande som specialfartyg för malmlaster. Amerikaland gick hela sin tillvaro i charter för Bethlehen Steel på malmtraden Baltimore- Crus Grande,Chile. 2 B&W.motorer på 6400 ihkr. 2 propellerar. 11 knop på last.
Grande

AMERIKALAND 2.2.42

3 stora genomgående lastrum , vardera om c:a 1200000 kbft, endast 30′ breda och undertill och på sidorna omslutna av tankar för olja och barlast. Extra höga bottentankar, 14′′(fot), för att motverka styvhet. Tu-delade, korrugerade lastluckor av stål, sammanlagt 18 st, vägande 8 ton styck i inalles 9 lastluckor. Luckorna ledade mot luckkarmarna tvärskepps och svängdes med ett enkelt handgrepp vid lastn. o lossning uppåt mot de 9 paren pålmaster, vilka erbetade i kombination med 5 st 3-tonswinschar en mellan varje luckpar. Gummipackningar längs karmarna, skalkades med järnbultar. Pumprum midskepps för vattenbarlast, 2200 ton/timmen. Tid för lastning i Cruz Grande,Chile 2 timmar (rekord 48 minuter).Från en hög lastkaj tippade tågsätt sin last direkt ner i malmfickorna.Kajen XXXXXXXX oskyddad. Fartygets förtöjningswinschar specialbyggda för att i dyning slacka efter och ta hemi wirarna alltefter sjöhävningens inverkan på skrovet. Lossningstid i Baltimore ca ett dygn, rekord 15 timmar 15 minuter. Normal tid för en enkel resa 35 dygn under vilken tid alla årstider passerades. Medeltal dygn tillhavs per år 325-330. 3.6.35 kom Amerikaland för första gången till Göteborg för 38 dygns klassning vid Eriksbergs varv. - Inredning för befh och styrmän i brygghuset, maskinbefälet i poophuset, övriga i poopen. Lucka I 14x30′, lucka 2-8 30x30′, lucka 9 25x30′. Oljeförbrukning 30,6 ton per dygn . Systerfartyget Svealand var hösten 42-maj 45 commandership i flera Atlantkonvojer. Hon fick nytt huvudmaskineri vid Götaverken 1/1- 22/6 1949. lades upp i Göteborg i aug 1958 i väntan på försäljning till nedskrotning

AMERIKALAND 2.2.42

American report on the sinking of Amerikaland

The Swedish motorvessel Amerikaland was torpedoed at.20.00 hours on February 2d 1942 by U-106 about 14 hours out from Cape Henry, en route from Baltimore to Cruz Grande,Chile.Ahe was on a course 176 degrees, completely blacked out, in ballast, speed 11 knots. 3 seamen and one officer on watch. The weather was bad, visibility bad, strong NE wind with heavy seas. Just before the attack the first torpedo struck with apparent little damage slightly forward of the bridge.The vessel was stopped immediately and abandoned without specific orders having been given. 2 lifeboats were lowered, one with 17 men, the other with 18 men. the 2d and 4th officers and a crewman remained onboard, refusing to leave. About 5 to 8 minutes later a second torpedo hit the engine room and also a third explosion was reported. Snow than began falling, obsuring vision of the survivors in the boats. The sub was never seen. 17 survivors and one seaman who died from exposure were picked up at 02.00 Febr. 6th by the Brazilian Taubate. When the 3d mate and the radioman from the vessel arrived in the States,the mate stated that he was awakened by the first hit and dashed to the radio room. SSS and SOS signals were sent out but no reply received. After the second hit he propped the radio key open and went up on deck where he found the last lifeboat being lowered. After the second hit, he said the sub surfaced and appeared to be preparing to shell the ship. All 39 crewmen left the ship but the weather forced them to separate. He described the submarine as very large, about 1500 tons with a shark nosed bow and streamlined conning tower.

LIMA 6.2.42

4 BOMBKREVADER TÄTT INTILL BRYGGAN I ÖVERRASKANDE TYSK FLYGATTACK I HUMBERMYNNINGEN.

Rapport

Avgick tors 5.2.42 från Immingham destimerad till Methil för anslutning till konvoj till New York.Barlast på 1800 ton slagg intagits i Methil efter utlossning där, Djupg F 14'2''- A 17'6'' 32 ombv.

Fre 6.2 bombad kl 14.40 i Humbers mynning .Vind N3, mulen luft. 3e styrmans vakt, befh på bryggan,utkik på backen. Skador på huvudmotorer och pumper genom explosioner i vattnet tätt intill sidan.Axeln bräckt mellan motor och ankarspel.Ingen skadad.

Journalutdrag

Tors 5.2 kl 11 avgick Immingham.Ankrat i Humbers mynning kl 15.30 på order från Naval Control.

Fre 6.2 kl 11.05 lättat och fortsatt.Kl 14.30 passerat buoy 62A tätt om BB.Kl 14.40 anföll ett tyskt plan i låganfall som fälled 4 bombertätt intill fartyget som utsattes för våldsamma skakningar samtidigt som stora vattenuppkast dränkte hela fartyget (heavy volumes of water covered the ship) .Sannolikt ha skrov och maskiner sakadats. Vid pejling kl 15 inget läckage. Fartyget förenat sig med huvudkonvojen kl 15.30.

Lör 7.2 15.30 ankrat på Methil roads.Befh rapporterat bombningen till Naval Control som föranstaltade om noggrann undersökning av fartyget innan det kunde tillåtas avgå i konvoj.

Mån 9.2 Undersökningar uppdagat flera skador på huvudmotorerna.Kl 15 inspektion av Lloyds surveyor och ombud från Ministry of War transport vilka beordrat reparation före avgång.Fått order från MWT att reparationerna utförs i Grangemouth och att endast BB huvudmotor får användas på resan dit, för att inte förvärra skadorna på STB motor. Beordrat en bogserbåt för assistans.

Tis 10.2 Ingen bogserbåt tillgänglig i Methil, bogserbåt beordrats från Leith.Fått Order av Vanavl Control att avgå kl 08.30 imorgon.

Ons 11.2 Lots och bogserbåt anlänt 08.30.Fann när ena ankaret skulle lättas att axeln mellan motor och ankarspel bräckts vid bombningen varför ankarspelet inte kunde användas. Måst shackla ifrån ankaret och utboja det. Eftersom avgången från Methil koordineratd med tidvattnet att äga rum före 10.30 måste avgången uppskjutas eftersom det inte gick att frånshackla ankaret före 10.30.

Tors 12.2 Lämnat Methil roads 08.30 lämnande 60 fathoms kätting och ett ankare. Kl 17 förtöjt vid kaj i Grangemouth.

Fre 13.2 Lloyds surveyor och representanter för assuransen, MWT och rederiet tillsammans inspekterat skadorna. (Se maskindagboken)

Tors 19.2 Bärgningsfartyg avlevererat det bärgade ankaret med kätting.

M.S. Lima 24.2.42

G.Åhsberger

Befh

LIMA 6.2.42

MASKINDAGBOKEN

Fre 6.2.42 kl 14.40 heard four explosions caused by bombs dropped on the ship. In the engineroom experienced heavy shaking and vibrations. Water entered the engine room through the 3 forward ventilators and the el light went out on the STB side of the engine room. After surveying the engine no damage was visible, not even any extra noise could be heard. Sounded all bottom tanks.

Lör 7.2 Sounded bottom & wing tanks and no change from previous day.

Mån 9.2 examined engine foundations and bearings at main & auxiliary engines, ballast pump, oil & cooling pumps, air compressor, bilge pump and turning motors. Discovered the following damage: On STN main engine webs No 2 and 3 from forward and under the main bearings fractured.
Port side main engine web no1 under the main bearing fractured.
Booth coöling water circulating pumps fractured.
STB turning motors and bell broken in 2 places.

Fre 13.2 Surveyors onbaod examined damage in engine room and windlass motor.

Crew List

Befh Per Gustav Åhsberger, Malmö, 17.10.91 i Karlshamn (18.9.38) 21 år i rederiet.
1e styrman Nils Gustaf Mörck, 18.4.11 Gävle
2e styrman Allan Gustav Bergsman, 15.9.08 Stockholm
3e styrman Alfons Bodenberg, 16.9.12 Narva (April 41) (Estländare)
Telegrafist Erik Gösta Nyberg, 19.7.99 Näs
Timmerman Alf Olof Olsson, 5.12 14 Höganäs
Båtsman Mauritz K. Pettersson, 21.5.07 Västra Karup
AB Karl Henrik Johansson, 28.5.99 Fuxerna (?)
AB Ernst Martin Simonsson, 29.4.09 Skaftoe (?)
AB Karl Åke Renström, 19.7.17 Vassenda (?)
AB Josef Emanuel Asp, 15.6.93 Karlstad
AB Gunnar Mauritz Thell, 5.12 19 Nevlinge
AB Bertil A. Gustafsson, 16.6.18 Rödeby
O.S Holger F. Schwensen, 16.10.20 Copenhagen (Dansk)
O.S. Haakon Olsen, 22.10.24 Nötteröy (April 41) (N)
Chief Josef Martin Svensson, 1.12 90 Falsterbo
1e maskinist Karl Edvin Olsson, 1.7.02 Enköping
3e maskinist Erik Helge Åkerblom, 3.1.07 Sthlm.
4e maskinist Jens Tage Knudsen, Copenhagen, 3.1.14 Hvejsel (?) (Dansk) (Okt 41)
1e motorman Hakon Haugan, 1.2.08 Hof (N)
1e motorman Sture Anton Ericsson, 16.9.93 Rio de Janeiro (Svensk)
1e motorman Karl Allan Nelsson, 27.8 09 Alnö
1e motorman Malte Gunnar Persson, 23.8 .10 Jonstorp

forts

LIMA 6.2.42

Crew list forts

2e motorman Gunnar Leth, 15.8.21 Växjö (Mars 41)

2e motorman Johan Arthur Wallin, 10.7.93 Rekarne

2e motorman Bengt H Wilhelmsson, 9.5.20 Hova

2e motorman Måns Folke Carlsson, 28.2 11 Kviinge (?)

Steward Bror Rutger Palmgren, 3.11 12 Slep (?)

Kock Johan Oscar Helsing, 3.7.11 Alno

Kockelev Raymond Wright, 2.10.19 Grimsby (E)

Uppassare Kenneth Charles Platt, 21.12 25 Grimsby (E)

Uppsasare Josef Samuel Johansson, 9.3.05 Orby (?)

M.S.Lima Febr 24th 1942

G.Åhsberger
Befh

SJÖFÖRKLARING PÅ VICEKONSULATET I GRANGEMOUTH 25.2.42

Vicekonsul R.H.Salvesen.

Expert: f.d befh på ms Disa av Stockholm,Sven Martin Svensson.

Befh Åhsberger: Var på bryggan kl 14.40 fre 6.2 då han hörde motorbuller från flygplan ochsåg ett plan dyka ner ur ett lågt gående moln om STB med kurs rakt mot Lima. Planet flög på låg höjd tvärs över bryggan och samtidigt hördes 4 explosioner, två på vardera sidan om fartyget.Befh, som var på bryggans BB-sida skyndade över till STB-sidan men kunde inte se någonting för de höga vattenuppkasten .Eftersom farrtyget skakades våldsamt koncentrerades befh uppmärksamhet sedan helt på navigeringen. Planet försvann omedelbart upp i molntäcket.Vid en snabb undersökning kunde inga direkta skador påträffas och ingen hade skadats av de 32 ombv. Befh kunde se på svallvågorna på vattnet att d3n närmaste bomben fallit 7-8 yards från fartyget på båda sidor.

3e styrman Bodenberg: Var på bryggans BB-sida då han hörde motorbuller rån ett plam. Han skyndade över till STB-sidan för att se varifrån bullret kom efterson det var mycket nära,och fick då se planet komma influgande mot Lima på mycket låg höjd och 4 bomber falla från det.Han kastade sig ner i skydd på bryggan och hörde fruktansvärda explosioner mycket nära fartyget,följda av stora vattenmassor som kom nedstörtande över bryggan och båtdäcket.Fartyget skakade våldsamt Han såg planet flyga rakt över bryggan från STB till BB.

Lättmatros Olsen: Stod utkik på backen. Hörde ljudet av ett flygplan coh moedelbart därefter kom det ut ur det låga molntäcketom STB flygande på låg höjd. Det det var nästan över fartyget såg han 4 mörka föremålvfalla i vattnet, 2 på vardera sidan om midskeppet, och enroma vattenuppkast dränkte fartyget som skakades våldsamt.Olsen skyndade från backen till bryggan för att höra om han kund hjälpa till med något.3e styrman sagt att ingen skadats och att det inte fanns några synliga skador på fartyget.

LIMA 6.2.42

4e maskiniste Knudsen: Vakthavande i maskin. Stod nära maskintelegrafen då våldsamma explosioner hördes och våldsamma skakningar kändes i fartyget samtidigt som ljuset slocknade på STB-sidan. Huvudmotorerna fortsatte dock att gå normalt. Omedelbart efter skakningarna kom vatten nerforsande genom de tre ventilatorerna på förkant av maskinrummet.

2e motorman Leth: Var på BB-sidan ac maskinplattformen då han hörde explosionerna och fartyget skakade våldsamt. Han gick över till mittplattformen och då han kom dit hade skaakningarna upphört och maskinerna gick som vanligt. Ljuset på STB-sidan hade dock slocknat och vatten kom ner genOm luftrören.

SKNEIII 224

Telegram till Nordstjernan 9.2.42 från Londonkontoret

Lima experienced enemy attack stop Hull intact but engine bedplates damaged stop Lloyds and Wilson advised stop Will telegpaph when survey made.

Telegram dito 10.2.42

Provisional survey made and found STB main engine way under number one and two main bearings fracrtured port main engine weigh under one main bearing fractured seat of main coolin pump fractured stop repairing appoined Sakvesen agent stop Attending final survey thursday.

(Rederiet underrättat SKN tillfogande att " eftersom Salvesen utnämnts till agenter tyder på att fartyget f.n. skulle befinna sig i Leith)

Telegram dito 12.2.42

Lima delayed by breakage of shaft between motor and windlass expect attend survey friday.

Telegram dito 14.2.42

At survey yesterday attended Lloyds Ministry Underwriters Dockyard Myself (= kapten Snohm Londonkontoret) Found STB main engine webs No 2 and 3 from forward under main bearing fractured fitting 2 staybolts each bearing across bedplate to fore-and aft girders stop Opening up all main bearings both engines examining all foundation bolts and crankpins No 1,2,3 STB engine stop. STB turning motor end bed broken will renew stop Both cooling eater circulating pumps feet broken welding ashore stop Port main engine to be examined after cleaning fractured webs treated as above stop Windlass shaft and armature broken exchange for spare and repairing stop Intermediate shaft bent will renew stop Lost anchor 60 fathoms chain now recovered stop Doing utmost with assistance crew complete in about 3 weeks." (Rederiet till SKN: Såvitt vi kunna bedöma av telegrammets innehåll kommer nu emdast temporära reparationer att utföras av skadorna. Vi kunna samtidigt nämna att fartyget icke hade någon last ombord varför det ej blir fråga om gemensamt haveri.)

Telegram dito 19.2.42

Port engine examined found No 1 web under main bearing fractured stop No other

LIMA 6.2.42

damage found either engine stop so far repairs proceeeding satisfactory.

Telegram dito 3.3.42

Lima repairs now finished.

SURVEY REPORT

Lima besiktigades på Methils redd 9.2.42 och senare i Greangemouth.

Ministry of War Transport ordnat reparation i Grangemouth.

Lima bogserades 12.2 från Methil Roadstead till Grangemouth av 2 bogserbåtar vilket kostade £116.7.6 Man hade avsett att bogsera tidigare men Limas ankarspel vägrade fungera och man måste kapa och utboja 60 fatoms kätting med ankare. Bärgnig av detta kostat £110. Förutom maskonskadorna spräcktes ett tvättställ i manskapsinredningen och 2 vattentankar för patenttvättställen o befälshytter.

Rep vid Grangemouth Dockyard Ltd kostat £ 502.10.0 och avslutades 3.3.42.

Journalutdrag

Mån 9.2 kl 15 received orders from MWT that repairs have to be made in Grangemouth.

Tors 12.2 kl 08.30 left Methils roads. Kl 17 tied up alongside quzy in Grangemouth

Fre 13.2 Damage surveyd by Lloyds and represenatatives for the underwriters,MWT, and owners, in collaborations.

Fre 13.2 - tis 3.3 Engine repairs in progress.

Tis 3.3 kl 15.30 repairs finished. Master reported to Naval Control ship ready to sail.

Ons 4.3 kl 09 received orders from Naval Control to sail. Kl 17 at high water impossible to move ship according to gale wind.

Tors 5.3- fre 6.3 Impossible to move ship according to gale wind.

Lör 7.3 kl 15.30 left Grangemouth. ms Lima 7.3.42

G.Åhsberger
Befh

Assurans

SKN betalat 28781:43 till rederiet den 9.4.43 motsvarande rederiets utgifter.

Fredh "Utanför Spärren" (Lysekil 1981)

Båtsman Ernst Simonsson,Grundsund ,berättar:

En gång när vi gått i konvoj från Grangemouth blev vi anfallna av tyska plan som släppte bomber och besköt oss med kulsprutor. Jag rusade in i mässen. Vattnet forsade genom ventilatorerna när bomberna slog ner i vattnet.Lima krängde och rullade.Maskinbädden sprang så Lima fick reparera i Grangemouth. - 18 båtar sänktes i en av de konvojer som Lima var med i. I den konvojen gick Lima mellan 2 nybyggda norska tankfartyg som var lastade med bensin. Bägge torpederades. 100 meter höga lågor slog upp. Jag såg när den norska besättningen stod och klängde akterut så länge den kunde. Många var som facklor när de kastade sig överbord. Det var hemskt. Jag lade mig ner på däck när det var som värst. Jag såg när förmasten föll ner i lågorna på den ena

LIMA 6.2.42

tankern. Vi gick så nära för att inte kollidera med andra fartyg i konvojen. Hela tiden gick konvojen ifrån dem.Ingen fick stanna och hjälpa tankbåtarna. En resa för Nortraship gick Lima USA-Alexandria via Cape Town ((1941)) Efter 80 dygn kom Lima till Duez där lasten av tanks och krigsmateriel lossades under ständoga avbrott efter angrepp från tysk och italienskt flyg. Lima sänktes senare av U-506.

Historik

Se Lima 12.9. 42

Se även kollisionen med Sofie Bakke 4.8.40

[illegible] från HX-2 6.2.42
via H-2 boot i handel

Se del 2 av Bakke. [illegible] Luftwaffe
in Europa
sid 394

EMBLA 24.2.42

RAMMAD I GIBRALTAR HAMN AV TRUPPTRANSPORTFARTYGET " ULSTER MONARCH" PÅ UTGÅENDE.

Rapport

På resa Marseille-Lissabon i barlast anlände Embla tis 24.2 42 kl 09.40 till Gibraltar för bunkring. På utgående från hamnen kl 18.39 samma dag (Medeleuropeisk tid) blev Embla rammad av utgående H.M.S.Ulster Monarch,fick BB utsvängda livbåt krossad och andra ovanbordsskador. Befh vakt. Fullt dagsljus med klar sikt. Frisk NW bris. Embla hade 500 ton sand-och vattenbarlast. Djupg F 6'6" A 12'6" 19 ombv.

Journalutdrag

Tis 24.2 kl 1220 fått lots ombord,hivat upp ankaret och avgått till bunkerkajen, Förtöjt där kl 13. Kl 15.10- 18 intagit 108 ton bunkerkol. Kl 18.20 avgått från bunkerkajen med lots på bryggan .Styrt ut från kajen med sakta och halv fart, svängt runt med full fart back efter backsignal 3 olika gånger med ångvisslan. Kl 18.36 var fartyget svängt och låg då c:a 2 kbl utanför pirarna till inre hamnen Då slogs stopp i maskin och lotsen lämnade. Härefter gavs full fart fram med något STB roder.Omedelbart härefter observerades tvärs BB ett engelskt örlogsfartyg styrande ut mellan pirarna från inre hamnen som med mycket hög fart närmade sig Embla. Full fart back slogs genast men örlogsmannen törnade först med förstäven mot Emblas BB bog och sedan under BB-gir med sitt akterskepp mot Embla midskepps där BB utvsängda båt krossades och brädgången trycktes in på 7 meters längd. När fartygen kommit klara varandra stoppades Emblas maskin ,order gavs att pejla förpik och tankar, som var torra, samt kallades lotsen ombord igen. Efter lotsens anvisningar styrt till ankarplats och uppankrat 19.15 med STB + 45 famnar. Inga skador syntes på det engelska fartyget. Embla fått stävens överdel i höjd med brädgången på backen intryckt,hela BB brädgång på backen jämte räcket om BB intryckt,BB ankarklys intryckt och kättingtrumman bräckt vid klyset. En syrveyor tillkallats nästa morgon.Sedan en cementkista gjutits runt BB ankarklys fått tillstånd att avgå till Lissabon. Orsak till kollisionen: Får helt tillskrivas det engelska fartygets höga fart samt att inga som helst saignaler avgasv från engelsmannen under dess manövrer ut från inre hamnen,som för övrigt är skymd av stora kolupplag.

Maskindagboken

Under manövrer kl 18.39 märktes en voldsom rystelse i skibet.

(Embla i tidsbefraktning för Int.Röda Korset Lissabon-Marseille-Lissabon Avtalet löpande på 3 månader.)

Lissabon 3.3.42
G.Ericsson
Befh.

No Crew List

Befh Gotthard Walter Olof Ericsson, Stockholm, 8.8.04 Ljusdal (9.2.41)
1e styrman Georg Loo Hammer, Gentofte, 18.10.11 Köbenhavn (23.10.41)
Chief Lauritz Willy Nilsen Lylloff, Köbenhavn, 25.9.07 Svendborg (21.11.41)
2e maskinist Anders Sohlberg

Forts

EMBLA 24.2.42

Crew list forts

Matros Jentoft Martin Hansen, Röst,Danmark, 30.7.07 Röst (1.4.41)
Matros Paul Torleif Knapstad, Underrumsdal, 12. 4 14 Underrumsdal (7. 4.41)
Eldare Karl Hilding Almlöw, Malmö, 16.2.06 Västerheide,Gotland. (19.7.41)

Sjöförklaring på generalkonsulatet i Lissabon 3.3.42

Generalkonsul Simon Hansen.
Sakkunniga: befh på ss Ergo av Helsinki,Rune Hansen & befh på ss Skaane av Köbenhavn. Georg Kyhn.

Befh Ericsson: Var på bryggan då H.M.S Ulster Monarch kom och slog själv full fart back 30 sekunder innan Ulster Monarch törnead mot BB bog. Ulster Monarch fortsatt till sjöss ett par timmar efter kollisionen utan att någon från henne kommit ombord i Embla. Befh rapporterade nästa morgon till Naval Control och höll dem ~~skyldiga~~ ansvariga för alla följder av kollisionen. På anmodan kom två marinofficerare ombord för att besiktiga skadorna, ävensom Bureau Veritas surveyor. Embla låg praktiskt taget stilla då han rammades.Ulster Monarch höll synbarligen 8-10 knop.

1e styrman Hammer: Var på backen då han såg ett örlogsfartyg tvärs BB komma komma ut mellan pirarna med mycket hög fart och kurs rakt på Embla.Kollisionen kom 30 sekunder därpå. Inga signaler avgavs från det engelska fartyget.

Chiefen Lylloff: Inga synbara skador på maskinen vid den våldsamma stöten.

Matros Hansen: Stod till rors vid avgången och såg Ulster Monarch komma med hög fart rakt mot Embla utan att ge några signaler.

Matros Knapstad: Var på fördäck och såg detsamma som Hansen.Tillsammans med 1e styrman pejlat förpik och rännstenar. Ej läck.

Eldare Almlöw: Såg genom en ventil i BB skans föröver ett örlogsfartyg komma ut mellan pirarna med hög fart och styra rakt ner mot Embla.Han hade knappt hunnit ut i gången när Engelsmannen törnade mot BB bog vilket talar för hög fart.

Ulster Monarch Egna noteringar

M.S.Ulster Monarchvar en av Royal Navy rekvirerad Irländsk passagerarfärja tillhörig Belfast Steamship Co i Belfast, som användes som förråds- och trupptransportfartyg. 3791 brton, L 105, B 14, byggd 1929 vid Harland & Wolff i Belfast liksom 1930 systerfartygen Ulster Prince och Ulster Queen. 18 knop. 105 mans besättning. Ulster Monarch var på utgående med trupper till Freetown. då hon kolliderade med Embla. Av dessa 3 fartyg gick Ulster Prince förlorad 15.4.41 utanför Nauplia på Kreta i samband med att ön utrymdes.

I Rohwers "Chronic des Seekrieges" omnämns Ulster Monarch som Landungsschiff Ulster Monarch

EMBLA 24.2.42

MARITIME DECLARATION

25.2.42 avgav Emblas befh a Maritime Declaration inför konsuln George Gaggero i Gibraltar (Samma som i olycksrapporten fast på engelska) Samtidigt avgav LOTSEN EDWARD PARODY, inför konsuln följande vittnesmål:

" I beg to report that on tuesday the 24th instant at about 18.20 I cast off the Swedish ss Embla from No 2 berth ,North Mole.After leaving the ship clear on her way to sea,I noticed that one of His Majesty's Ships came into collision with her causing damage.In case my services would be required I approached the Embla and at the request of the master took her to an anchorage in the bay. I have to add that no red flag was hoisted at the entrance when I cast off the ship."

In answer to questions put to him by the consul mr Parody stated that whenever any vessel larger than a destroyer is leaving the inner harbour a square red flag is hoisted at the entrance,or whenever any vessel larger than a destroyer is entering the inner harbour. In this case no such flag was hoisted. Mr Parody said the H.M.S vessels speed was "very fast."

CAPATAIN A.J.Gibby, ~~Berting Master~~ Berthing Master at the Coaling Wharf,stated that " shortly after discharging the pilot off the Northern Entrance, a large ADmiralty vessel, flying the White Ensign. leaving the Admiralty Harbour, at in my opinion an excessive speed,collided with the Embla. In my opinion the master of the Embla took every precaution and did his best to avoid collision.Being unsuccessful, the action he took certainly minimised the effect of the collision and the amount of damage. "

THe consul asked if any flag signals were put up later to which mr Gibby replied " NO."

KK memorial 27.3.42

Orsak: Örlogsmannens höga fart. Ex officio Bo Bergström

STATEMENT BY EMBLAS MASTER GIVEN IN LONDON 10.9.42 SKNEIII 225

Before W.K.Webster &Co,Solicitors

At 9.14 a.m 24.2.42 Embla arrived in Gibraltar from Marseille in ballast for control, and bunkering. She anchored in the Bay and at 12.20 p.m the pilot came onboard and took Embla alongside the Northern Moleat No 2 shed West Bunkering Berth on the western side of the western arm,about 850'south of N.Jetty light with bows heading north.She took in 108 tons of coaland finished bunkering at 6 p.m. At 6.20 the pilot came onboar and moved her away. Vind NW 5, calm sea,daylight, clear weather.I was on the bridge with the pilot.AB Jentorft Martin Hansen was at the wheel. The chief officer Georg Leo Hammer was at the f'castle head with AB Paul Torleif Knapstad.The chief engineer Lylloff was in the engine room with 2d engineer Anders Sohlberg. The Embla, whilst lying alongside the Northern Mole was heading north. Her draft 5'8"- A 12'6". After moorings were let go engines were put slow ahead,helm hard-a-starboard and vessels

EMBLA 24.2.42

stern sprung off mole on fore-head backspring. When the stern was sufficiently clear of the mole,engines were put astern with vessels stern still canting to west and north.3 short blasts were sounded on the whistle. When Embla was about 1½ cables from the mole and heading south,the pilot put her engines slow ahead and helm hard a-starboard. Ulster Monarch had not been sighted when engines were put full ahead and helm somewhat over to STB. When Embla had gone ahead a ship's length her engines were stopped.Her head was still swinging to STB. This was at 6.38 p.m and the pilot was then discharged. After pilot left engines were put full ahead. Immediately after, the Ulster Monarch was sighted coming out of the Inner harbour through the North Mole ent[illegible]nce using port helm. She was observed abeam on the port side. Embla was then heading 230° true course and was about 2 cables away from the Northern Entrance of the Inner Harbour, bearing about 85° to the Northern Entrance high on Western Arm. Emb[illegible] had at that time just steerage way. I estimated that Ulster Monarch came out of the Inner harbour at a speed of at least 8 knots heading west and swinging to port under port helm. As soon as I saw Ulster Monarch I realised that a collision was inevitable and that action alone by Ulster Monarch would not prevent it. I immediately put the engines full asternand gave 3 short blasts on my steam whistle. Ulster Monarch struck the Embla on the stem with her STB bow at an angle of about 30° , a heavy blow,and immediately after, as the Ulster Monarch was swinging to port,she struck the port bow of Embla with her STB bow and later struck Embla amidships with her STB quarter. Ulster Monarch then moved away crossing the bows of Embla and anchored.No sound signals were given by Ulster Monarch. There were no port signlas hoisted indicating that a man-of-war was using the Northern Entrance of the Inner harbour. The collisiono ocurred [illegible] 6.40 p.m when the engines were put full astern and 3 short blasts sounded on the whistle. The stem of the Embla was cracked,horespipe cracked,one plate fractured on the port bow,the bulwark plate was indented for a length of 7 meters amidships and the port lifeboat was smashed.Owing to the coal heaps on the Western Arm - height approx 38'- and the bunkering machinery of the Gibraltar Tranposrters Ltd the view of the inner harbour from the western side of the Western Arm of the North Molewas obstructed and tehrefore the Ulster Monarch was not seen before. The damage of the Embla was surveyed by mr W.B.Morritt. I did not see the damage occasioned to the Ulster Monarch.

London 10.9.42
Olle Ericsson
Master

Statement,made as above, by Emblas Chief officer
George Leo Hammer

I was on the f'castle head at the time Embla left the Mole upx to the time of the collision.When I first saw the Ulster Monarch ,the Embla was heading in a SW direction with bare steerage way and the pilot had just left her.The Ulster Monarch was

EMBLA 24.2.42

abeam on the port side, coming out of the Inner Harbour at a speed of about 8 knots under port helm. Immediately after sighting her I heard 3 short blasts on Emblas whistle. 30 seconds later Ulster Monarch struck Emblas stem with her STB bow at an angle of about 30°. Almost immediately after Ulster Monarchs STB bow struck the port bow of Embla. I then ran aft and I was abreast of No 2 hatch when Ulster Monarch struck Embla amidships with her STB quarter. Ulster Monarch was still swinging to port. No sound signale were given by Ulster Monarch at any time.

London 10.9.42
G.L.Hammer
Chief Officer

STATEMENT BY A.B.JENTOFT MARTIN HANSEN, Cardiff 18.8.43

I febr 1942 I was A.B on the swedish ss Embla. I am 36 years of age and at the date of making this statement I am A.B.-gunner on the norwegian ms Kong Haakon VII. I was at the wheel of the Embla when on 24.2.42 she was involved in collision with the Ulster Monarch. The wheel of the Embla was in the wheelhouse. There were windows in front of the house and both side doors were open at the material time, which enabled me to see from ahead to about abeam on either side....The stern of the Embla came away clear of the jetty and ship was swung stern first until she was heading to the southward. I would say she was aboyt 4 of her own lengths from the jetty when she had completed the swing with the wheel hard-a-port. When Embla had been turned round the wheel was put to STB again. The pilot gave his orders in english. The pilot was discharged into a motorlaunch shortly after he gave me the last order referred to above. After the pilot left I kept the wheel easy to STB to come up to the course which the master had given me. I am quite unable to recall what that course was. While Embla was still swingingto STB with the wheel easy to STB I observed the Ulster Monarch on our port beam at a distance which I estimate was not more than half og the length of Embla from us, and closing in on us at a considerable speed. I never heard any whistle signal from her. Just after I first saw the Ulster Monarch I heard 3 short blasts sounded on our whistle. Our wheel was still easy to STB when the collision ocurred. The STB bow of Ulster Monarch collided with Emblas port bow in an estiamted angle of about 30° and there was a second impact when Ulster Monarchs STB quarter hit our port side about amidships smashing our port lifeboat. I have no knowledge of regulations or port signals at Gibralter. Cranes and other coaling gear are premanently on the jetty, but I am quite unable to recall whether at the time in question there was coal heaped on the jetty. Collision ocurred in fine and clear weather during the evening and in daylight. After the collision our pilot came onboard again and we proceeded to anchorage.

Jentoft Hansen
Cardiff Aug. 18th 1943

Given before W.K.Webster & Co of London.

EMBLA 24.2.42

Två Emblavittnen ej kunnat spåras

Matros Paul Torleif Knapstad fanns i febr 43 ej kvar ombord på norska ss Fjordaas och inte håller eldare Karl Hilding Almlöw kunnat spåras av W.K.Webster & Co enligt brev 25.2.43 till SKN från Sveabolaget.

ULSTER MONARCHS SKADOR

11.6 42 skrev Webster & Co till Sveabolaget att den den 5.6 underrättats av the Treasury Solicitor att Ulster Monarch låg i Liverpool för survey av skadorna. Då ett ombud för Webster kom dit befanns det att Ulster Monarch legat en lång tid i Liverpool for ombyggnad, men Websters ombud kunde fastställa att kollisionsskadpü orna omfattat 5 plåtar, 15 spant, 6 däcksbalkar under backen,2 vingplåtar till ett skott och några däckstrngerplåtar. En större cementkista sades ha blivit avlägsnad från förpiken. 250′däcksplankor på backen hade måst förnyas liksom en del av räcket på backen, en marginalplåt o.a. detaljer. Webster skrev 11/6 -43 till Sveabolaget:" We have ascertained that the commandinng officer of the Ulster Monarch was Lieutn. commander N.A.F.Kingscote,R.N.R., and having got this information our solicitors are now issuing a Writ against him,which is the procedure when Government vessels are involved in collisions." -15.6.42 skrev W Webster & Co till rederiet:" We are pleased to be able to inform you that the Treasury Solicitor has agreed to accept service of the Writ which we issued against the commanding officer of the Ulster Monarch."

ULSTER MONARCHS VERSION AV HÄNDELSEFÖRLOPPET

In the High Court of Justice,Admiralty Division, Writ issued the 11th day of June 1942 between the owners of ss Embla -plaintiffs- and lieutn.Commander N.A.F Kingscote,R.N.R, - defendant : The Ulster Monarch:Preliminary Acts & Pleadings.

Sammanfattningsvis

Ulster Monrach ,Nigel Adrian Fitzhardinge Kingscote,lieutn. commander R.N.R, master was on a westerly heading when Embla was first sighted, but was swinging to port, with the wheel amidships and with engines working at full ahead and making about 8 knots and gathering headway. The wind was a WNW moderate breeze, wheather fine and clear, flood running to the northward of the force of about ½ a knot. ~~When first seen the Embla was about 2 cables on the port bow and~~ The collision ocurred about 700′outside the North entrance of Gibraltar harbour at about 6.43 p.m B.S.T on the 24th febr. 1942. When first seen from the Ulster Monarch the Embla was distant about 2 ship′s lengths and bearing about 40° on the STB bow of the Ulster Monarch.When the Ulster Monarch proceeded out of the harbour entrance,the Embla was seen shaping to cross the entrance.The ~~xxx~~ engines of the Ulster Monarch were immediately stopped and almost at once put full speed astern and 2 short blasts were sounded on her whistle to indicate that she was swinging to port and her wheel was put hard-a-port. The STB bow of the Ulster Monarch however hit the Emblas port bow. 3 short blasts were heard

EMBLA 24.2.42

from Embla shortly before the collision .

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

I Emblas statement of claim följer en sammanfattning av Emblas version och 10 anklagelsepunkter mot Ulster Monarch för dålig utkik etc

DEFENCE

1) The defendant denies that the collision and damage referred to in the statement of claim were caused by the negligent navigation of H.M.S.Ulster Monarch by the defendant or those under his command as alleged or at all, and says that these were solely caused by the negligent navigation of the Embla by the plaintiffs or their servants onboard her as hereinafter appears.Save as is herein expressly admitted the defendant denies all the allegations contained in the statement of claim.

2) Shortly before 6.43 p.m (B.S.T) on the 24th February 1942 the Ulster Monarch, a steel twin-screw motorvessel of 3791 tons gross and 1825 tons net register, 346′in length, 46′in beam, fitted with oil engines of 1193 nominal HP and manned by a crew of 105 hands all told, was proceeding out of the Northern Entrance of Gibraltar Harbour, bound for Freetown with troops.The wind at the time was WNW-ly a moderate breeze, the weathet fine and clear.The Ulster Monarch,which had received permission to leave by the Northern entrance after 6.30 p.m,was on a westely heading but was winging to port with the wheel amidships.The engines of the Ulster Monarchwere working at full speed ahead and she was making about 8 knots through the water and gathering headway. A good look-out was kept on board the Ulster Monarch.

3) Tn these circumstances the Embla was seen distant about two ships lengths and bearing about 40 on the STB bow of the Ulster Monarch,shaping to cross the entrance.Thereupon the engines of the Ulster Monarchwere immediatley stopped and and almost at once put full speed astern and 2 short blasts were sounded on her whistle to indicate that she was swinging to port and her wheel was put hard-a-port. The Embla however continued to come on and with her port bow struck the STB bow of the Ulster Monarch,doing damage. Immediately before the collsion the Embla sounded 3 short blasts .

4) The Plaintiffs or their servants onboard the Embla negilgently:

(1) Failed to keep a good look-out.

(2) approacehd too close to the Norrthern entrance.

(3) Approached the Northern entrance when they knew,or ought to have known,that one of His Majesty′s Ships was leaving the harbour.

(4) Crossed and/or attempted to cross the Northern entrance too close in and/or at an improper time.

(5) Left the Northern Mole without permission or sinstructions and/or without informing the authorities.

Forts

EMBLA 24.2.42

(6) Failed to ease or stop or reverse their engines in due time or at all.

(7) Proceeded at an excessive speed.

(8) Failed to comply with Articles 27 and 29 of the Regulations for preventing collisions at sea and with No:s 18,28,41, 43 and 46 (as amended by notice to mariners dated 17th august 1939) of the Public Traffic Regulations for the Port of Gibralter.

Owen L.Bateson

Delivered this 11th day of june 1943 by the Treasury Solicitor of Storey's Gate, St.James's Park ,London SW1, Solicitor for the Defendant.

REPLY

) The Plaintiffs join issue with the Defendant upon the defence,save in so far as the same consists of admissions. E.W.Brightman

Delivered this 21st day of October 1943 by Bentley,Stokes & Lowless,London EC2 Plaintiffs Solicitors.

W.K.Webster & Co 31.8.43 i brev till Sveabolaget

Konstaterat att Embla uppenbarligen brutit mot regel 46 i Hamnreglementet för Gibraltar som fastslåt att " all vessels leaving port must pass not less than 5 cables 270 from the North and South entramces." - Correspondence with Gibralter is very much delayed and it may be a long time before we hear from the Gibraltar solicitor.

Emblas befh i brev daterat Lissabon 1.10.43 till Sveabolaget

"Innan ett neutralt fartyg skall bunkras i Gibraltar erhålles lots ombord som anviasr fartyget till dess avsedda bunkringsplats.Efter avslutad bunkring erhåller befh hos Naval Contraband Control samt the Captain of the Port sin "clearance" och innan denna erhållits kan givetvis icke fartyget lämna kajen och hamnen. Beträffande paragraf 46 så manövrerades ju Embla ut från kajen under lotsens ledning och var fartyget,efter att ha lämnat lotsen, just i färd med att styras ut i den riktning som omnämnes i paragraf 46 när kollisionen inträffade ."

ASSURANS

Av dispache 1947 framgår att Ulster Monarchs skador och kostnader uppgick till £ 2000 medan Emblas motkrav uppskattades till ungefär £ 4000.

SKN löste dispache (P.G.Hasselrot) 17.10.47 med 2000 kr

SKN utbetalade 10.5.50 750 kr i resekostnader för Folke Lindahl

SKN utbetalade 16.5.50 i full ersättning till Sveabolaget 32.612:74 kr

SKN 29.11.49 fått en proveny på 36000:- kr från War Risks Office enligt uppgörelse 14.10 49

Emblas skadeståns anspråk

Sveabolaget översände till SKN 5.6.48 en uppställning gjord av Webster & Co

EMBLA 24.2.42

som slutade på £ 1486.12 10. I denna uppges permanent reparation i Lissabon av Emblas skador ha kostat 231.000 Escudos = £ 2311 ((100 Escudos = kr 16.80)) Emblas krossade livbåt kunnat repareras för 6939 Escudos = £ 69.7.0 i Lissabon. Båten hade fått stäven krossad mot förliga däverten.

SLUTLIG UPPGÖRELSE

1.12 49 skrev Webster & Co till Red AB Svea att " we have now been able to agree the claim of the Embla with opponents in the sum of £ 3371.18.9. - 60% of this was payable with interest and cost, We have received a cheque for £ 2408.8.4 We propose accounting to you for this money when the costs have been disposed of.
- Den 6 April 1950 översände Webster & Co till Svrabolaget en check på £2096.7.8.

HISTORIK

Se Embla 19.4.44 Sänkt i Lyonbukten
(Tidigare krigshaverier: 24.8.40 & 6.4.44)

FREY 24.2.42

SKORSTENEN SÖNDERSKJUTEN I TYSK FLYGATTACK MOT KONVOJ BLYTH- LONDON.

Inga detaljer

Av några kvitton och räkningar i mappen på SKN framgår att Fery Tisdag 24.2.42 på resa med kollast i konvoj Blyth-London , befh Klasson, fick skorstenen sönderskjuten på 5 ställen vid en överraskande tysk flygattack,förmodligen ett plan som dykt ner ur molntäcket under kulspruteeld och som ev. även fällt några bomber som inte träffat. Den tyska flygaktiviteten över England i febr 1942 var sporadisk och a v liten omfattning. Natten till den 19.2 dödades 7 personer i Great Yarmouth. Den 18.2 sköts en Dornier 217 ur Kampfgeschader 2 ner av Spitfires i närheten av konvoj FN 34 utanför Cromer.
Freys skador reparerades av the Mercantile Drydock Co Ltd i Yarrow-on-Tyne för 92:68 kr. Wm Wilson inspekterat Frey i Yarrow 5.3.42 och fann "top of funnel indented and pierced by bullets."
SKN ersatt Wilson 25.8.42 för besiktingen £ 5.2.6
Först 26.8.48 fick Sveabolaget 92:68 från SKN och SKN fick proveny från War Risks Office i London 30.11.49 = 90 kr.

Enligt SKN EIII 241 hade Frey 17.8.42 kl 02.30 på ingående till Blyth en lätt kollision med ss St.Abbshead som fick en buckla medan Frey var oskadad.

Se 9.12 40 Bombad i Hull (Foto)
Se 1.7.42 Bombad
Historik på Frey saknas helt.

HEMLIG

MARIANNE 24.2.42

BOMBPLAN KOLLIDERAT MED AKTERMASTEN OCH STÖRTAT BRINNANDE I HAVET.

Rapport

Avgick Emden kl 08.15 tis 24.2.42 dest. till Göteborg . Rumslast 1160 ton kol. Däckslast 300 ton till 2½ meters höjd för och akter. Djupg. F 14'4'' A. 15'8'' 19 ombv samt BO. På resan Emden-Borkum assisterats av lotsångaren genom svår drivis. ~~Rostsattxixkommagxmedxeskortxavxförpostbåtar~~

Kl 20.50 ca 10 sjömil N Borkum , svag O. vind, mörkt, mulet,smul sjö, halvklar luft, befh, Iesstyrman och BO på nryggan , kolliderade ett engelskt plan,som flera gånger på mycket låg höjd överflugit fartyget, med stortoppen, fattade eld och störtade brinnande i vattnet. STB båt sjösattes och en brännskadad man av planets besättning bärgades ombord i Marianne. Kl 21.25 sattes åter full fart. Vid kollisionen slets toppstången av jäms med godset och slungades överbord och övre nocken på lastbom nr 3, som var surrad intill masten, avslets vid godset. Då stången bräcktes slets BB bardun av vid däcket och följde med överbord. STB bardun samt förstaget sprängdes och vantskruvarna förstördes.Då stången föll ner skadades STB utsvängda livbåt. - Ons 25.2 kl 08.50 ankrade Marianne på Helgolands redd där den bärgade flygaren avhämtades av tyska marinsoldater med befäl. På grund av drivis måste maskin användas för att hålla fartyget kvar på ankarplatsen.

Tors 26.2 avgått i konvoj till Kristiansand längs Jyllands västkust. På hela resan dit gått genom drivis och vid inloppet till Kristiansand genom fast is.

Lör 28.2 kl 0405 ankrat på Kristiansands redd

Fre 6.3 avgått kl 08.10 med eskort av isbrytaren Göta Lejon. Passerat genom svår drivis och skruvis.

Lör 7.3 kl 00.20 kolliderat i isrännan med framför gående ss Clive ca 15 sjömil OSO Oxö fyr. Ie styrman tagit vakten kl 24 efter 2e styrman. Vid tillfället bländades sikten av isbrytarens strålkastare.ss Clive blåst stoppsignal. Slagit soppi maskin, sedan full fart back men framfarten ej helt kunnat stoppas upp. Mariannes BB bog krossade Clives utsvängda STB livbåt och tryckte in 6 meter av hennes STB brädgång midskepps.Kollisionen inträffat 2½-3 minuter efter Clives stoppsignal. Inga skador på Marianne.

Sön 8.3 fastnat helt i en isvall. Bogserats genom densamma av Göta Lejon kl 10.45-11.

Mån 9.3 kl 12.45 anlänt till Göteborg,assisterad av isbrytaren II genom isen från vinga in till hamnen.Haft bogsering av isbrytaren kl 11.50-12.10

vol 27

MARIANNE 24.2.42

Sjöförklaring i Göteborg 19.3.42

Inte ett ord nämnts om det engelska planet....

Befh: Genom Mariannes ringa maskinstyrka tagit lång tid att stoppa framfarten i isrännan sedan back slagits.

Ie styrman: Från isbrytaren hade utfärdats bestämmelser att fartygen skulle gå så nära varandra i konvojen som det ansågs rådligt utan risk för kollision. Om Clives båt varit insvängd hade den inte krossats. Kort innan stoppsignal avgavs från Clive hade Göta Lejon ,som vänt, haft sina strålkastare riktade mot Marianne, men de släcktes ungefär samtidigt med att stoppsignalen avgavs.

Chiefen: På grund av alla törnar mot isflak som känts som stötar i maskin kunde han ej avgöra när kollisionen ägt rum.

Lättmatros Östrand: Utkik på bryggan Vitsordat journalutdraget.

2e styrman: Vistordat journalutdraget.

KK memorial 28.4.42 (H) .stämplats jämte Ej för publicering

Crew list

Befh Knut Anders Eriksson, Mintensgatan 1, Gtbg, 3.6.94 (Sedan ett år)
Ie styrman S.G.Hällbeck, Lyckorna, 2.11.03 (8.12.41)
2e styrman A.H.Hägglund, Carnegiegatan 16,Gtbg, 7.9.87 (Hösten 40)
Chief K.O.Andersson, Stilla Gatan 4, Gtbg, 27.9.79 (28.5.41)
Maskinist A.V.Andersson, Tunnbindaregatan 25, Gtbg, 24.10.94
Stuert J.A.Björling, 3e Långgatan 19, Gtbg, 8.10.83
Kock K.F.Westerman, Hedeviken, Härjedalen, 28.1.98
Mässuppassare F.E.Molin, Norrsundet, 19.8.18
Matros Karl Oscar Karlsson, Poliskontoret, Kramfors, 4.9.97
Matros John Birger Olsson, Skönsberg, 14.5.11
Lättmatros Uno Lennart Olsson, Törneryd nr 3, 23.5.18
Jungman Hans E.H.Johansson, Lugnås, Karlstad, 10.6.23
Jungman Göran E.Andersson, Hsnsbogatan 8,Sandviken, 11.4.19
Lättmatros P.O.Östrand, Linnevägen 48, Katrineholm, 11.4.19
Donkeyman J.V.Markusson, Vävlan, Östrand, 23.4.94
Eldare N.Å.Eklöf, Södra Kungsgatan 54,Gävle, 2.108
Eldare M.Å.Lindbäck, Anderstorp, Lindome, 9.11.10
Eldare K.F.Hallberg, Lindås I, Södertull, Uddevalla, 8.4.08
Maskinelev K.I.Staf, långholmsgatan 26,Sthlm, 18.3.15

DKNEIII 226 Besiktningsinstrument

Besiktigat vid dockning å Eriksbergs varv 30.3.42

forts

MARIANNE 24.2.42

Aktermasten: Toppstången förnyas.
2 barduner och 1 förstag m. reiggskruvar färnyas.
Topplanternan med ställ förnyas.
Korgen för reservlanternan förnyas.
3:ans lastbom: Bommen förnyas i furu 11000 x 12'' diam med lesstagning och fastsättning av beslag. Masttopp & bom målas.
STB livbåt: Ett ek- och ett furubord förnyas liksom en relingslist 1500 mm
En avvisarlist av ek förnyas 5000 mm.
3 spant och ett toftnkä förnyas.
Reparationskostnad kr 1910:-

Assurans

SKN 8.3.44 ersatt med 1601:33i full och slutlig ersättning.

UD Hp vol 1144 Neutr.kränkn.

HEMLIG

Inkom UD 18.3.42

Poliskammaren Göteborg 17.3.42
HEMLIG D.Nr 629/1942

U.D.P.M

Ang. ett engelskt flygplans kollision med ss Marianne 24.2.42

Befälhavaren å fartyget, Knut A.Eriksson,född den 3.6.94, boende Mintensgatan 1,Göteborg, tel 15 16 46, har tillfrågats rörande de närmare omständigheterna vid kollisionen och uppgivit följande:

Tis 24.2.42 kl 8.15 avgick fartyget med kokslast från Emden destinerat till Trelleborg för vidare order. I sitt följe hade Marianne en annan svensk kolbåt, Ella,liksom Marianne destinerad till svensk hamn. På kvällen samma dag befunno sig fartygen, som gingo i packis, och gjorde en fart av 6 à 7 knop, i höjd med de Frisiska öarna. Strax före kl 21 hörde kapten Eriksson,som då befann sig på bryggan,att fartyget fyra gånger i omedelbar följd på låg höjd överflögs av ett flygplan. På grund av mörkret kunde Eriksson emellertid inte observera maskinen. Då planet för femte gången flög över fartyget var dt på så låg höjd att det kolliderade med en av fartygets master. Vid kollisionen fattade planet omedelbart eld och störtade samt blev liggande på isen omkring 1000 meter från fartyget. Eriksson lät omedelbart sätta kurs på det brinnande planet för att om möjligt rädda besättningen på detta. Då fartyget kommit i närheten av planet,som då var nästan helt spolierat av elden, sjösattes en livbåt bemannad med Ie styrman och 4 besättningsmän från Marianne. På ett isflak invid det brinnande planet anträffades en man som räddat sig ur det havererade planet.Mannen,som var i 20-årsåldern,omhändertogs och fördes ombord på Marianne där han uppgav

MARIANNE 24.2.42

sig vara Brittisk undersåte,underlöjtnant samt heta Frank Knight. Han hade tillhört planets besättning av vilken de 3 övriga hade omedelbart omkommit vid kollisionen med fartyget. Knight, som haft plats vid en kulspruta längst akterut i planet, vilket varit ett rekognoceringsplan,hade lyckats ta sig ut ur planet och undkomma med endast några ofarliga brännsår i ansiktet. Efter omkring en halvtimmas uppehåll på platsen fortsatte Marianne resan till Helgoland dit fartyget före avgången från Emden beordrats för erhållande av eskort. Vid ankomsten till Helgoland den 25.2 på morgonen överlämnades den omhändertagne engelsmannen på order av den tyske kontrollofficer som medföljde Marianne, till de tyska marinmyndigheterna på Helgoland. Resan fortsattes därefter till Göteborg dit fartyget kom 9.3.42.

Göteborg,Kriminaploisens Fjärde Avdelning
den 17 mars 9142.
Arvid Jörnvik
Kriminalöverkonstapel.

Eget

Likadan kollision 31.5.42

En likadan kollision med ett bombplan ur RAF hade Nämdö den 31.5.42. (Se Nämdö)8.5.42) - & Värmdö 30.5.42 sid 5. Marianne kom till Viga först den 8.3 i en konvoj om 11 kolångare som assisterades av isbrytaren Göta Lejon. De 11 ångarenas sammanlagda last utgjorde 20.000 ton. ss Clive tillhörde Ångf AB Östersjön (G.A.Beatt) i Göteborg,1169 brt, Byggs 1926 i Bremen.

Mariannes befälhavare begick självmord 2.1.43

Mariannes befh, Knut Anders Eriksson, Göteborg, 49 år, försvann den 2.1. 1943 från fartyget vid Borkum Riff efter att ha uppträtt sinnesförvirrat. Han hade genom ständiga flyganfall mot Rotterdamkonvojerna och det alltid överhängande hotet om minsprängning hemfallit åt spritmissbruk och länge plågats av svårartad sömnlöshet och hallucinationer.

Historik

Lastångare på 1184 brton byggd 1921 vid Skiens Mek.Verksted i Skien,Norge av stål. (Ex Elsa, Sylvia I) L. 67,9 B. 11,3 . Tillhörig Ångf AB Adolf (G.A.Beatt) i Göteborg som i sept 1939 för 700.000 kr inköpt Marianne från Trelleborgs Ångf.AB i Trelleborg.som 1921 för 625.000 kr inköpt nybyggda norska ss Sylvia I till Malmö av konsul Ragnar Hedberg och fick namnet Elsa då hon levererades i aug 1921. Enkeldäckad, av Three-islandtyp med 4 luckor en mast på backen, en bompåle på akterkant av lucka 2, en mast på förkant av lucka 3 och en bompåle på poopen. 4 ångwinschar & 4 lastbommar. En 3 cyl 525 ihkr ångmaskin av varvets fabrikat. Redan i juli 1922 såldes Elsa till

MARIANNE 24.2.42

Trelleborg och fick namnet Marianne. Priset var då 384294 kronor. 10 knop 1800 ton dw på 15½' djupg. - Den 8.1.38 kolliderade hon på Schelde med ms Balboa av Stockolm och fick skador på BB bog. Den 9.4.40 var hon med massalast på resa till Bristol och blev från och med 27.4 liggande i Göteborg i väntan på order. Lasten lossades först i september 1940 och fartyget insattes i trafik på tyska hamnar. - Den 26.2.43 var Marianne nära att få dela ss Brosäters öde vid Hallands Väderö men tog sig själv flott och gick in till Hälsingborg. - Den 1.1.45 ändrades namnet till Marianne Bratt och hon fortsatte att gå i trampfart till nov 1952 då hon såldes till J.H.T.Schupp i Hamburg,fick namnet Eduard Schupp och fortsatte att gå i trampfart med kol-och trälaster. Den 19.5.1966 kom hon till Hamburg för nedskrotning.

Se 1.12.39 Bombad
26.2.43 grundstötning
9.10.43 flygattack

HEMLIG

STEGEHOLM 24.2.42

FEM ANFALL AV TYSKA BOMBPLAN MOT UTGÅENDE LEJDFARTYG- FLAGGOR BRETTS UT PÅ DÄCK.

Journalutdrag

((Inget läckt ut till pressen och allmänheten om denna incident.))

Fre 20.2.42 kl 12 avgått Göteborg destinerad till Riod de Janeiro med full last av styckegods och 2 passagerare.Avgått tillsammans med ms Temnaren.

Tis 24.2 kl 12 observerad latitud N 62 08'- long 0 0 56: Kl 12-12.30 anfallna av tyska bombplan som fällde 9 bomber mot fartyget och besköt detta med automatkanoner och maskingevär.Omedelbart efter det första anfallet stoppades maskinen. Vid det andra anfallet slogs full back tills fartyget låg helt stilla.Mellan anfallen utlades stora svenska flaggor å båtdäck och bryggan. Efter att fartyget helt stoppat upprepades anfallen 3 gånger och fälldes 2 bomber vid vardera anfallet. Vid bombnedslagen i omedelbar närhet skakade fartyget hårt.Inget läckage vid rundpejlingar. Vid eftersyn observerades en del splitterskador i trädäcken och en flotte och en del fönster och glasventiler spräckts.Ett 25-tal lampor till inner- och ytterbelysning skakat sönder. Från maskin meddelades att SAL-loggens pitotrör krökts.

Ons 25.2 Sedan bombanfallen igår visat sig att trädäcken sprungit läck på grund av de hårda skakningarna.

Ombord 7.5.42
Befh
Allan Olsson

(Översänt 18.5.42 till SKN av rederiet)

UD H- 1382/Allmänt

HEMLIGT signalmeddelande Till CM från Stegeholm 24.2 kl 12.30

(Mottaget 16.57 den 24.2) Luftstyrka har anfallit. Inga skador. Nio ha fällt bomber.Går vidare till angiven plats. Tyskar = Allan Olsson

Ch.telegram UD till Beskickningen i Berlin 25.2 kl 15.40

För ed. inf. Stegeholm medelat 24 februari kl tolv trettio att anfallits av nio tyska bombplan. Inga skador. Exakta positionen vid anfallet ej känd.Önskvärt om ni underhand kunde erfara om misstaget kan tillskrivas någon försumlighet svensk sida = Cabinet

---

UD H 1554/K.off. STEGEHOLMS KONTROLLOFFICERS RAPPORT

Avgick från Väderöarna sön 22.2 kl 00.45 följd av m/t Sveadrott och ms Sven Salén. Kl 17.30 samma dag, 12 timmar försenade av is, anlänt till Kristitansand och fortsatt efter en timmes kontroll. Mån 23.2 i smul sjö och vackert väder haft livbåtsövning med båda båtarna.Tid för sjösättning 6 minuter. - Tis 24.2 kl 11.58 GMT upptäcktes plötsligt 5 tyska plan varav 2 visade sig vara bombplan. Utan föregående varning fälldes 1 á 2 bomber vilkas nedslag bedömdes till c:a 25 meter från fartyget,Sannolikt 50kilos-bomber. Stegeholms

STEGEHOLM 24.2.42

maskiner stoppades omedelbart.Efter några minuter återkom planen och fällde åter 2 bomber,denna gång med nedslag närmare fartygssidan. Ävsnså utsattes fartyget för eld från automatkanoner och kulsprutor med ett flertal träffar på olika ställen av fartyget. Ytterligare 3 anfall företogs med c:a 5 minuters mellanrum och med fällning av 2 bomber varje gång från låg höjd c:a 20 meter över masttopparna.Det närmaste nedslaget 5-10 meter från STB låring. Trycket från explosionerna var så kraftigt att ett 25-tal el. lampor sattes ur funktion och det grova metallrör som sitter under botten och utgör en del av hydrostatloggen kröktes så starkt att det inte kunde tagas upp utan måste släppas i sjön. I pauserna mellan anfallen utbreddes på b[illegible] och bryggdäck samt på förkant av bryggräcket alla tillgängliga svenska flaggor. Som sikten även var god upp till ett par hundra meters höjdoch märkningen av Stegeholms däck, överbyggnader och sidor synnerligen tydlig,kan ej något tvivelsm[illegible]råda att fartygets nationalitet ej kunde urskiljas. Kl 12.30 försvunno planen i SO riktning. Stegeholm hade då vänt för att få kontakt med följebåten Temnaren som befann sig på ungefär 15'avstånd från oss. Sedan Temnaren kommit i sikte och syntes oskadad,sattes åter kurs mot punkt D. Någon timme efter kursändringen gjorde ett engelskt spaningsplan en lov kring fartyget och försvann därefter. Onsdag 25.2 kl 08.30 anlänt till Thorshavn.Den engelska kontrollofficeren var tydligen väl informerad om intermezzot i Nordsjön och frågade varför vi ändrat kurs kl 12.30 samt påstod att engelska plan och fartyg voro närvarande vid tillfället ifråga.Ingen ombord kunde dock upptäcka sådana. De högsta vitsord måste lämnasbefäl och manskap på Stegeholm för lugn, mod och rådighet under den kritiska situatioenen. Endast under själva överflygningarna söktes skydd på närmast tillgängliga ställen,Själv u[illegible]höll jag mig under den tid anfallen varade på bryggan och i styrhytten. Efter 2 timmars uppehåll i Thorshavn fortsattes resan utan annat anmärkningsvärt än att vi den 26.2 kl 10 i disigt väder siktade ett eneglskat spaningsplan.Planet kretsade åtskilliga gånger runt fartyget men försvann då vi hissat de i Skopenfjord erhållna lejdsignalerna. -Den 3.3 kl 5.10 prejats av en mindre kryssare som efter att ha erhållit namn och destination önskade "Happy voyage." - Den 14.3 kl 11.30 ankrat på redden i Rio de Janeiro. För att i görligaste mån hindra sensationsmeddelanden i den Sydamerikanska pressen har jag avfordrat passagerare speciellt och besättningen på Stegeholm bilagda tystnadsförbindelse. Rio den 16 mars 1942

H.Grundell
Kapten/Kontrollofficer

TYSTNADSFÖRBINDELSE

Undertecknade, passagerare och besättning på ms Stegeholm på dess resa Göteborg--Rio de Janeiro-Santos-Bahia - förbinda oss härmed på heder och samvete att ej under uppehållet i Sydamerika för offentligheten och i synnerhet ej för intervjuande pressmän yppa något om det flygangrepp som riktades mot fartyget den 24 februari 1 942.

41 oläsliga namnteckningar.

STEGEHOLM 24.2.42

BESKRIVNING ÖVER STEGEHOLMS NATIONALITETSMÄRKEN

Bordläggningen är helt svartmålad och försedd med följande märken:
Midskepps: STEGEHOLM - Svensk Flagga - SVERIGE.
För om SVERIGE vertikalt Blått,gult,blått band.
Akter om namnet: -"-
På bogar och låringar: -"-
Vid förstäven: -"-

Övre Bryggan: På bryggskärmens förkant sträckt duk med namnet STEGEHOLM.
På båtdäckets akterkant -"- -"-

Undre bryggan: På förkant blå och gula horisontella band.
På sidorna en målad och belyst svensk flagga.

Navigationshustaket: Målad svensk flagga.

Poophuset: Vertikalt uppställd träskiva med på båda sidor påmålad belyst flagga.

Däcken: På varannan luckas presenning påmålad svensk flagga.
På övriga luckor har målats SVERIGE.
På fördäcks STB-sida målats längsgående band blått-gult-blått.
På fördäcks BB-sida målats STEGEHOLM.
På akterdäcks STB-sida målats STEGEHOLM.
På akterdäcks BB-sida målats blått-gult-blått band.

Skorstensmärket: en blå sköld med 3 förgyllda kronor,skorstenen gulmålad och belyst från båda sidor.

Samtliga målade flaggor och namn på sidor och däck bliva väl belysta nattetid där så lämpligen kan ske. Göteborg 12.1.42

Två Passagerare

Som passagerare medföljde på Stegeholm kapten Lindberg, avsedd som kontrollofficer för Sven Salénfrån Rio, och Åke Belfrage, tidigare chef för Reservförrådsnämndens befraktningsvadlening, nu förvärvad av Svenska Orientlinjen som dess NewYokrrepresentant i stället för nyligen avlidne kapten Uno Larsson.

Stegeholms avgång försenad

Sjöfartskommittén1939 skrev i brev till UD 16.2.42 att Stegeholm beräknas avgå från Göteborg den 18.2 och beräknas passera Vinga i dagningen 19.2.Stegeholms fart är 15 knop. Fartyget beräknas inträffa vid Tyska operationsområdets ostgräns den 23.2 kl 08. Fartygets radio kommer att passas kl 00.00-00.30, 08-09, 12-13,20-21 GMT Kontrollofficer kapten H .Grundell. Last: 6250 ton papper och cellulosa.
- På grund av samsegling med Temnaren uppsköts Stegeholms avgång från Göteborg till fredag 20.2 med passage av VInga kl 11.30 f.m lör 21.2 tillsammans med Temnaren. Temnaren destinerad till Progesso,Mexico, Stegeholm till Riod.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

STEGEHOLM 24.2.42

MARINSTABSCHIFFERN SANNOLIKT FORCERAD

Stegeholms kontrollofficer på hemresan (anlände Göteborg 16.5.42 från Santos) var Kommendörkapten N.Unnérus, som i sin rapport till CM bl.a skrev: "Marinstabschiffern för lejdbåtarna har jag grundad anledning förmoda är forcerad, säkerligen hos Engelsmännen och måhända även av tyskarna. Således var senaste bombning och beskjutning av Stegeholm på utresan väl känd av kontrollen på Färöarna och kunde jag förstå att befälhavarens cheiffertelegram i denna sak omedelbart blev känd av samma kontroll."

BERLIN
Marinattachén
Nr 219/42

FÖRTROLIGT

UD H-1382

P.M.

Angående samtal i OKM om bombningen av Stegeholm

Vid dagens besök i attachégruppen framhöll man att undersökning i fallet av OKM överlämnats till RLM, enär fallet ligger helt inom flygvapnets område.Beskickningen kommer att från RLM i sinom tid erhålla undersökningens resultat.Man vill dock redan nu nämna att såvitt man hittills vet fartyget haft en förunderlig tur, enär angreppet varit ytterst häftigt och 1000 kilosbomber därvid förekommit. Man anser i OKM att förklaringen är att söka däri att ifrågavarande bombanfall vid tiden sammanföll med ett störee kombinerat företag. Sannolikt åsyftades härmed de i OKW kommunikéerna den 26.2 angivna angreppen mot Atlantkonvojer. Man framhöll vidare att i denna aktion insatts flygförband,vilka uppenbarligen saknat erfarenhet och kunskap om Göteborgstrafiken ,och att här sannolikt är en lucka att finna i RLM:s ordergivning. Jag framhöll härvid att enligt OKM:s och RLM:s samfällda önskan samtliga uppgifter till Tyska militära myndigheter numera förmedlas uteslutande av marinattachén, varför jag vid samtalet önskade få bekräftat att mina löpande meddelanden vägligen på ett tillfredställande sätt kommuniceras till RLM.Jag erhöll bekräftelse på att så är fallet. Det återstår sålunda nu endast att avvakta ovannämnda meddelande från flygvapnet,vilket, då det anländer, av mig kommer att vidarebefordras.

Berlin 27.2.42
And. Forshell
Kommendörkapten

UD till envoyen Arvid Richert,Berlin,i brev med kurir 3.3.42

Broder!

Såväl von Wahlert som Petersen ha hos amiral Giron framfört mina ursäkter och beklaganden över bombardemanget av Stegeholm den 24 februari av tyska bombplan. Det finge tillskrivas ett beklagligt misstag av en nyanländ flygplansavdelning som uppenbarligen ej fått fullt klara instruktioner om Göteborgsfartygen.

Söderblom.

STEGEHOLM 24.2.42

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ingeniör Sten Haeger besiktigat 8.6.42 vid Götaverken (i samband med ovanbordsskador som Stegeholm fått på resan Göteborg -Rio febr-mars 42).

" Ingen bomb träffat direkt utan skadorna uppstått genom skakningar,varvid båtdäckets trädäck arbetat sig läck och nu måste drivas i ganska betydande omfattning. Vidare har en flotte skadats av kulor och en del oljerockar i dess utrustning förstörts. Skadorna ha reparerats vid Götaverken."

Specifikation.

Båtdäck: 3 st rabattplankor av teakmvid förliga dävertstativet om STB fönyas. Båtdäcket drives och kittas 2207 löpmeter.

Livräddningsflotten: Isärtages och ett nytt fat levereras varefter flotten monteras ihop och uppsättes på plats ombord.

Ventilglas: 6 fönsterventiler på båtdäck - glasen förnyas.

Verandan: Ny hampkupa insättes på verandan. Kostnad: 2830 kr

Rederiet ombesörjer anskaffandet av 6 nya oljerockar till flotten.
Hårt väder-skadorna reparerats för 930:- kr.

Assurans

SKN 20.4.45 betalat 2830 kr till SÅAF.

UD H 60K 1554 STEGEHOLMS FORTSATTA RESOR

7.7.42 avgick Stegeholm från Göteborg och kom till Buenos Aires 3.8.42
Avgick Santos 27.8 - till Göteborg 18.9 - avgått Göteborg 31.10.42, till Buenos Aires 3.12 42, avgått BA 2.1.43 mot Göteborg med på grund av stopp i lejdtrafiken legait i Horta,Azorerna 18.1- 6.3.43, avgått och kom till Lissabon 10.3 för lossning av ett stort parti jordnötter och rökning av lastrummen med cyanväte.Intagit last och avgått 18.5. Kom till Thorshavn 29.5, Kristiansand 1.6 och Göteborg 2.6. - Avgått Göteborg 29.6.43 med Annie Johnson, anlänt Buenoas Aires 24.7, avgått B.A 10.8, anlänt Göteborg 14.9.43. Avgått Göteborg 25.1.44 och anlänt Chalmette,Missisippi den 19.2, avgått 12.3 från Curacao och anlänt Göteborg 29.3.44
Avgått Göteborg 6.5.44, till BA 3.6, avgått Bahia 6.7, till Göteborg 2.8.44
Avgått Göteborg 24.10.44, till Buenoas Aires 23.11 44. Sedan under krigets slutfas fått avvakta hemresa till maj 45.

Historik

Se Stegeholm 21.3.41

STARKE 26.2.42

TÅGFÄRJAN TILL SASSNITZ SJUNKIT EFTER MINSPRÄNGNING I SVÅR IS.

Rapport

På resa Sassnitz-Trelleborg . 22 st lastade järnvägsvagnar på tågdäck,surrade med skruvkoppel till däcket. Djupg F 5,3 meter - A 5,7 ms. 687½ ton WB. 52 ombv varav 6 kvinnor.Inga passagerare. 5' Ö.Rügen
Minsprängd kl 16 tors 26.2.42 på lat.N 54° 36,7' - long.O. 13° 46,5'. Klart väder vind NO 5, is. Befh vakt. Utkik på förliga & aktra bryggan. Sjökortet utgivet av Oberkommando der Kriegsmarine, nr 40, sept 41.
Skadad; Tågfärjeeldare nr 3 Nils Gunnar Nilsson, 11.7.01 Trelleborg,(benbrott, T-benbrott å Tibia in i höger knäled)

Trelleborg 4.3.42
F.Sjöbohm
Befh

Skeppsdagbok

Avgått Sassniz Hafen kl 07 tors 26.2 i sällskap med "Konung Gustaf V." Vind NO 5, klart, barometer 768 mm. Svängt utanför Sassnitz för att backa genom den mycket svåra isen, styrde upp mot Atle,Deutschland och Drottning Victoria för att komma in i deras ränna.Isen skruvade så våldsamt ett slag att då Starke passerade Deutschland pressades hon intill Deutschland så att fenderlisterna kom att ligga emot varandra. Kl 14 var konvojen passerad tvärs Kolliker Ort. Kurs sattes 335°. Omkring 15.40 fastnade K.G.V i en isvall. Starke stötte 3 gånger med stäven in i isvallen men kunde inte få loss K.G.V. Beslöts att svänga och backa upp mot K.G.V. Under svängning, då Starke låg under full fart fram om BB och full fart back om STB,men under god framfart, inträffade kl 16 en oerhört stark skakning i fartyget, troligen av en mina som träffat akterut om STB. Allt i styrhytten å förliga bryggan , från vilken fartyget manövrerades, kastades omkull.All inredning i hytterna såväl över som under däck raserades helt. Såt.ex lossnade skåp,kommoder och värmeelement från skotten,radioapparaterna flyttades från sin upphängningsplatser så att de sattes ur funktion,kojerna slets från sina platser i matros- och eldaravdelningen etc. Spisen i köket på båtdäck lyftes upp och föll sönder.Rören till Färskvattens - och sanitetstankarna på däckshusen brötos av så att vattnet forsade ner på båtdäck där det frös till issörja,vilket försvårade arbetet med att klargöra och fira livbåtarna. Trots sina kraftiga surrningskoppel lyftes en cisternvagn med bensin helt av spåret och slogs läck så att bensin rann ut på däck. Åtgärder vidtogs för vattenspolning. Omedelbart beordrades stängning av de WT dörrarna och igångsättning av länspumparna och personalen beordrades till livbåtarna som svängdes ut och firades med stor snabbhet. Besättningen uppträdde mönstergillt och berömvärt hela tiden. Vid pejling inget läckage föröver men en större läcka måste ha uppstått akterut om STB ungefär vid trimtankarna och Starke började

STARKE 26.2.42

sjunka med aktern. Hissat signalen "V" (Jag behöver hjälp)och strax därpå hissades "DM" (Skyndsamhet är nödvändig)" - Isbrytaren Atle kom så fort den svåra isen tillät och alla ombv utom 14 frivilliga, maskinpesonalen inräknad, togs ombord på Atle och ombordsattes sedan på Konung Gustaf V. - Trots alla åtgärder som vidtogs ombord för att hålla Starke flytande steg vattnet ändå och när detta konstaterades signalerades genast till Atle: "Vattnet stiger,var klar att komma." Via Atle begärdes länspumpningshjälp från tyska krigsfartyget Schlesien som för tillfället assisterad Deutschland. Den läckande bensintankvagnen lyftes upp på spåret med hjälp av sliddomkrafter.Beslöts att försöka lätta upp akterskeppet genom att tippaxxxxxx vagnar i sjön. Från STB sida sköts 2 bensinvagnar och från BB sida 3 st överbord. En täckt godsvagn släpptes senare från mittelspåret. Detta lättade tillfälligt aktern något men då aktern syntes sjunka rätt rätt hastigt och Starke började få svag STB slagsida, beordrades kl 00.30 den 27.2 all kvarvarande personal att gå ombord å Atle. Kl 01.08 sjönk Starke med aktern före på N 54° 36,7′ - O, 13° 46,5′. Alla flottar och livbåtar flöt fria. Ett karbidljus antände senare flytande bensin,flottarna och båtarna. Besättningen ombordsattes å Konung Gustaf V.

Maskindagboken

Övermaskinist T.Forslund Vakth.maskinist: B.J.Olsson & N.Wallin

Omkring kl 16 den 26.2 kändes en hård stöt som skakade fartyget. Ljuset slocknade genom att lysmaskinen skadades vid stöten och stoppade. C:a 2 minuter därefter var krängningspumpen igång för stormlänsning av maskin där vattnet vid denna tidpunkt hade stigit tilli höjd med maskinaxlarna. De vattentäta dörrarna mellan maskin- och pannrum resp.maskin- och verkstadsrum stängdes under samma tid av däckspersonalen. Huvudångventilerna å pannorna stängdes skyndsamt från däck av maskinbefäler. Nöduppgången från verkstadsrummet stängdes så snart sig göra lät och hade vattnet,då detta utfördes, stigit till en höjd av c:a 3 meter. Försökt få igång nöddynamon men den startade inte oå grund av någon skada som uppstått vid stöten. Ballastpumpen blev vid explosionen obrukbar genom att sugröret mellan pumpen och pumpavstängningen spruckit.Övriga pumpar igångsattrs för länsning på skilda ställen. Efter c:a 30 minuter, då det konstaterades att vattnet kunde hållas nere ungefär vid maskindurkarnas höjd,öppnades WT dörren mellan maskin-o ch eldrum. Vattenståndet undersöktes å pannorna varvid det befanns att det endast fanns vatten i glasröret på BB aktre panna.Denna klargjordes såsom fonkeypanna och övriga pannor avstängdes helt. Åtgärder vidtogs för tätning av läckor å aktre maskinskottet genom xxxxxxxx indrivning av träkilar.Försök gjordes att stämpla propellerskottboxarna vilka spruckit vid stöten. Ballastpumpens sugrör tätades provisoriskt men

STARKE 26.2.42

ledde ej till någon större framgång. Vattenhöjden hölls med växlande framgång till ungefär maskindurkarnas höjd fram till strax innan ordern gavs att lämna fartyget, då det syntes stiga hastigare. Alla pumpar fungerade då maskinrummet lämnades kl 00.25 den 27.2. Innan fartyget lämnades stängdes WT dörren mellanmaskin- o eldrum. Eldare N.G.Nilsson skadades.

Manskapslista

Befh Folke Wilhelm Christian Sjöbohm, Nygatan 43,Trelleborg

Ie styrman Gustaf Petterson
2e styrman Einar Martinsson
3e styrman A.Björkman
Telegrafist O.Strömberg
Telegrafist Hugo Carlsson
Timmerman E,Elofsson
Matros H.Andersson
Matros Malte Wendt
Matros Henry Hellberg
Matros E.H.Nilsson
e.o.matros J.Hötzel
e.o.matros F.Persson
Tillf. Matros H.Möller
-"- O.Nilsson
-"- Sigvard E.Nilsson
-"- Brynolf Nilsson
-"- Arvid Hellberg
-"- Bror Olsson
-"- Gösta Nilsson
e.o. städare J.Sjöström
Tillf.Städare S.Persson
Borstare E.Sjöström
Kassabiträde A.G.Jönsson
Kokerska S.Kinnander
Servitör C.Svensson
Diskerska C.Mattson
Diskerska G.Mårtensson

Öv.maskinist Ture Forslund
2e maskinist G.Bergkvist
3e maskinist E.Hansson
Tf 3e maskinist Bror Johan Olsson
-"- N.Wallin
Maskinskötare A.Sonesson
Maskinvakt Ernst Otto Gullberg
Eldare Nils Gunnar Nilsson, Trelleborg
Eldare B.Jörgensson
Eldare E,Tangred
Eldare E.Lindorff
Eldare J.G.Persson
Eldare Hans Erik Hansson
Eldare G.T.Jönsson
Eldare N.E.Palmkvist
Tillf. eldare 229 S.E.Wallin
-"- -"- 235 B.V.Johansson
-"- -"- E.Lundgren
-"- -"- S.Lindsjö
-"- -"- S.Olsson
-"- -"- A.Nilsson
-"- -"- K.Wennström
-"- -"- 265 H.Olsson
Skansman H.Jeppson

Eldare nr 3, Nils Gunnar Nilsson
Hovslagaregatan 14,Trelleborg,
10.7.01 - skadad benbrott(se sid 1)

Sjöförklaring i Trelleborg mån 16.3.42 kl 12

Sakkunniga: Hamnkapten Gottfrid Lindgren & sjökapten August Nyberg
För SKN advokat Lennart Hansson, Trelleborg
Ombud för SJ; Distriktsekr. Thorsten Rekke & Starkes ordinarie befh kapten

STARKE 26.2.42

Gustaf Cronberg.

Befh Sjöbohm: Starke enligt uppgift avmagnetiserad försommaren 1941, enligt chiefen den 30.4 eller 1.5.41

Ie styrman Petterson: Befann sig vid explosionen vid BB maskintelegraf på förliga bryggan.Han uppfattade detonationen som en våldsam skakning och han tyckte att han förlorat fotfästet, fastän han i verkligheten endast vacklat. Han trodde genast att det var en minsprängning.

2e styrman MartinssoN, Befann sig på aktre bryggans BB-sida.Han sjönk ihop vid explosionen, kastades sedan c:a en meter upp i luften och föll så omkull. Han varseblev på STB sida en liten blå rök som stigit upp utombords.Starke gjorde vid explosionen 4-5 knop.(Befh instämt) Genast fått den uppfattningen att det varit en minexplosion.

Matros Wendt: Var på aktre bryggan om BB och upplevde detsamma som styrman Martinsson. Såg en rök som stigit upp mellan fartygssidan och iskanten.Ej sett någon iskastas upp, ej heller någon vattenpelare. Genast fått den uppfattningen att det varit en minsprängning.

Matros Hellberg: Vakt på förliga bryggan BB.Kraftig skräll. Fartyget hade skakat. Fått uppfattningen att det varit en minsprängning

Matros Nilsson: På aktre bryggan om BB. Kastats en meter upp i luften och ramlat omkull.Sett en rök stigaupp om STB. Förstått att det varit en minexplosion.

Chiefen Forslund: Hade just lämnat maskinrummet och kommit in i ett rum ovanför detsamma. Hört detonationen som ett dovt, ganska starkt skott. Han kastade upp c:a en meter så att ryggen nått taket och föll sedan omkull på durken. Genast trott att det varit en minexplosion.

3e maskinist Olsson: I maskinrummet. Kraftig smäll. Han hade liksom dragits nedåt men hade dock förmått stå upprätt. Förstått att det var en mina.

Maskinvakt Gullberg: I maskin. Vid explosionen fått känslan att han lyftes upp och därpå sänktes ned igen, men han hade dock förblivit upprätt.Kontrollamporna till magnetskyddet brann klart vid explosionen.

Eldare H.E.Hansson: I aktre eldrummet BB. Känt det som han sjunkit ihop. Fått uppfattningen att det varit en minexplosion.

Telegrafist Hugo Carlsson: Var i telegrafhytten. Allting i hytten gått sönder och strömmen brutits, Nödsändaren hade antagligen bara fungerat några sekunder, ty i hytten hade det ej varsnats att det kommit något. Först fått den uppfattningen att en kollision ägt rum eftersom han tyckt att det blivit tvärstopp.När han kom ut ur hytten och sett att det inte varit ngn kollision hade han trott att något i lasten hade exploderat.Till slutinsett att det varit en mina.

STARKE 26.2.42

KK memorial 27.3.42 Ej förrpublicering

Nr 70 H

Orsaken till olyckan, Minsprängning. Ex officio Bo Bergström

Rapport från Strandamt Jasmund i Sassnitz

Sthlm 8 maj 42 översände UD till KK en av Tyska beskickningen i Stockholm till UD översänd av "Strand-Amt Jasmund" i Sassnitz till Wasserstrassen-direktion i Stettin ingiven anmälan om Starkes förlisning. Följebrevet till detta 4-sidiga tryckta tyska formulär är hemligstämplat.

I formuläret, dagtecknat 30.3.42, der Strandhauptmann , anges att Starke sjunkit omkring kl 02 27.2 på N 54 36,7′ - O. 13 46,5′. Die Ladung ist mit dem Schiff verlorengegangen. Sämtliches Schiffszubehör ist verloren. Ein bericht über der hergang des unfalls war von der Schiffsleitung nicht zu erhalten. Schiff ist wahrscheinlich durch Minentreffer leck geworden. Ein Mann beschädigt. " "Gerichtliche untersuchung ist in Trelleborg veranlasst.'

Starke oförsäkrad

Såsom Statsägt fartyg täcktes inte Starke av försäkring i SKN. Däremot lasten av tågvagnar från kontinenten med laster till svenska firmor som var assurerad i SKN. (Se SKNEVII last)

SKNEVII 340-41

Protokoll hållet vid förhör 28.2-1.3.42 med färjepersonalen

Förhören hölls med början på e.m 28.2 ombord på Konung Gustav V i Trelleborg och sköttes av SJ distriktsekreterare Torsten Rekke. Det anteckandes att eldaren Gunnar Nilsson vid explosionen skadat ena knät då överkojen föll ner på honom i hytten och att han vid ankomsten till Trelleborg avförts till lasarettet. Samtliga till förhöret kallade förklarade enstämmigt att det varit en minexplosion. Ingen hade dock sett hål i isen,tydande på att minan legat infrusen i isen.

Vakthavande var vid explosionen på förliga bryggan kapten Sjöbohm, Ie styrman G.Pettersson och utkiken matros Henry Hellberg.

På aktra bryggan 3e styrman martinsson, rorsman matros Malte Wendt och utkiken matros Sigvard Nilsson.

I maskin Maskinist Nils Wallin och maskinist Bror J.Olsson

Befh Sjöbohm: Konung Gustav V konvojerades av Atle och hade ca kl 15.40 fastnat mot en isvall.Då Starke med 4-6 knops fart var i färd framåt, för att sedan gå back mot " Kungen", hade en smäll inträffat akterut som känts som när en sjunkbomb exploderar.Starke hade efter explosionen fort-

STARKE 26.2.42

satt av farten kanske en färjelängd framåt och de vattentäta dörrarna hade stängts inom en minut.Däckshuset hade inte gått loss men allt hade ramlat ner från skotten i styrhytten,belysningen slocknat och radion gått sönder. Även i matsalen på "Kungen" hade glasen hoppat vid explosionen. Någon stund efter explosionen hade befh sett att hela aktertrappan varit full av vatten.Enligt hans uppfattning hade Starke träffats ungefär vid aktre trimtanken vars pejlrör förskjutits uppåt. Aktre cisternvagnen om STB hade hoppat av spåren medbåda hjulparen, övriga vagnar stått kvar på spåren och samtliga kopplingsanordningar hade varit hela. 6 vagnar hade senare tippats i sjön för att lätta aktern men utan något praktiskt resultat.

Ie styrman Petterson: Stått om BB på förliga bryggan.Smällen hade varit förskräcklig och fartyget skakat fruktansvärt. Explosionljudet kommit akterifrån. Inget vatten i förliga delen av fartyget då han varit därnere för att se till att alla kommit upp.

Matros Hellberg: Smällen varit kraftigare än ettkanonskott och hade kommit akterifrån. Han hade genast sprungit och stängt de WT skotten på främre bryggan.Allt hade varit sönderslaget i hytterna akterut, och även i hytterna förut.

3e styrman Martinsson: Starke gjort ca 5 knop vid explosionen. Han hade stått på BB-sidan av aktre bryggan och sett en blå rök stiga upp från vattnet på STB låring. Samma skakning som då en magnetmina exploderar. Han hade tidigare sett såda explodera. Då en vanlig mina exploderar blir det en eldkvast och en väldig rökpelare.Han hade inte lagt märke till någon is flyga i luften vid explosionen.

Matros Wendt: Stått på aktre bryggan om BB och uppfattat smällen som ett kanonskott. Sett ett mörkt moln av rök tränga upp på fartygets aktre STB-sida, enligt hans uppfattning mellan isen och fartygssidan.Strax därpå stängt de WT skotten på vagndäck.

Matros Sigvard Nilsson: Stått utkik BB på aktre bryggan. Kastats ca en meter upp i luften och sett en mörk rökpelare puffa upp vid STB låring. Explosionen låtit som ettkanonskott, Senare varit nere i såväl BB som STB skansar föröver och funnit allt där sönderslaget.

Maskinist Wallin: Stått vid STB maskin. En fruktansvärd smäll,ljuset slocknat inklusive magnetskyddets kontroll-lampor.Maskinerna snarast avstängts. På grund av mörkret inte kunnat konstatera skadorna i maskin men han hade förnummit endel fragment av föremål.Efter att ha varit uppe på däck några minuter gått ner i maskin igen och då sett genom verkstadsrummets WT-dörr att vatten kommit in i verkstadsrummet och stått åtminstone över tröskeln. Därifrån hade vattnet trängt in i maskinrummet.

Forts

STARKE 26.2.42

3e maskinist Olsson: Gjort samma iakttagelser som Wallin. Varit uppe på däck och hämtat ljus och gått ner igen. Tittat in i verkstadsrummet och sett vattnet stiga snabbt där.

Chiefen Forslund: Var på väg in i penteriet i maskinistavdelningen för att tvätta sig.Explosionen hörts som ett kanonskott.Kastats upp i taket och fått ett slag i ryggen, sedan hamnat på alla fyra. Alla durkar hade kastats upp.Skyndat till stormlänsventilen och c:a 2 minuter efter smällen hade stormlänspumpen varit i full gång med en kapacitet av 1000 ton i timmen. Den hade körts för fullt hela tiden. Ballastpumpen hade sprungit sönder. Efter 5 minuter hade vattnet stigit till propellleraxlarna och efter ytterligare c:a 5 minuter hade vattnet nått ända upp till verkstadsrummet. Senare iakttagit att skottboxarna sprungit så att vattnet forsat igenom. Enligt Forslunds uppfattning torde explosionen ha inträffat i närheten av verkstadsrummet där vattenfyllningen börjat. Därifrån hade vattnet stigit upp i hyttavdelningen men där stigit långsamt. I hans egen hytt hade förödelsen tyckts vara större än på annat håll.- Sxxxxxxxx Strax innan fartyget definitivt övergivits hade det legat med en lutning av 15-20° mellan för och akter samt långsamt lagt sig mer och mer på STB sidan samtidigt som aktern sjunkit något , dock ännu inte helt underytan. Sedan hade aktern sjunkit så attfartyget till ca 2/5-delar av sin längd legat under vatten och slagsidan STB hade blivit så stark att vagnarna i vagndäck lagt sig på sidan så mycket som kopplen tillåtit. Sedan hade dethela gått mycket fort om än liksom i intervaller på några minuter. Han hade hört då vagnarna välte över i sidled. Då skorstenen kommit under vatten hade en puff hörts, tydligen då vattnet forsade in i fyrarna. Då han sett förmastensista gången hade den stått i 45° vinkel. Fartyget torde nu ligga på STB-sidan på botten.Explosionsskadorna torde vara att söka 5-6 meter från aktre maskinskottet och torde inte ha varit så stora med hänsyn till attfartyget gick under så långsamt.

Timmerman Elofsson: Var i sin hyttvid explosionen.Det var en skarp kort knall och kojens framsida föll her och träffade hans ena axel. Han hade inte kastats uppåt.Tillsammans med rorgängaren Herman Andersson pejlat alla tankar ochfunnit aktre trimtanken vattenfylld och dess pejlrör hade lyfts ca 5 cm. Någon ropat till honom att stänga den WT dörren mellan maskin- och verkstadsrummet. Propelleraxlarna går in i maskinrummet. Inte särskilt mycket vatten i maskinrummet.

Maskinskötare Albert Sonesson: Hade frivakt och låg i sin koj akterut om STB, andra dörren från tvättrummet, då han kastats ur kojen och hört en kort kraftig smäll. Kojen dock suttit kvar. Sprungit upp på däck i natt kläder. Återvänt till hytten inom en halvtimme,han kunde inte närmare

STARKE 26.2.42

beräkna tiden. Det stod då vatten över hyttdurken. Tvättställ,skrivställ, och mest allt i hytten var lösbrutet, kojen varit sönder tvärskepps,ventilhaspen slitits loss etc

Eldare Henning Olsson: På väg upp från eldarrummet till mässen. En smäll och en kolossla skakning. Känt röklukt eller en lukt som av gas. Kanske det varit sot eller dylikt. Ånga hade strömmat ut från ledningarna och hytterna ramponerats.

Maskinist Elis Hansson: Frivakt, legat ochsovit i sjätte hytten akterut om STB.Vaknat av att han lyftes upp till ljudet av en väldig explosion. Skrivbordet vid STB-skottet , värmeelementet vid akterskottet samt tvättstället slagits loss från skotten.Då han kom ner i maskin sett vatten forsa in genom dörren från verkstaden. Vattnet hade 10 minuter efter explosionen stått ända upp till propelleraxlarna. C:a 10 minuter senare hade han från BB-sidan sett ner i verkstadsrummet och vattnet stod då över Septictanken där , c:a 1½ meter högt, och strömmade ut genom den WT dörren. Enligt hans förmenande torde läckan ha legat i verkstadsrummet bakom aktre maskinskottet.

Maskinvakt O.Gullberg: Befann sig mellan maskinerna på manöverdurken, uppfattat en hård smäll och tyckt sig svåva i luften ett slag.

Maskinvakt H.E.Hansson: Tillsammans med chiefen och maskinvakt Gullberg skyndat upp på däck och stängt av stora ångledningen. Därpå åter gått ner och konstaterat att rör till ballastpumpen sprungit läck och att pumpens ventil bräckts sönder. 20 minuet efter explosionen varit nere i sin hytt akterut om BB, ingetvatten där då.

Maskinvakt E.Lindorff: Ensam i BB mäss vid explosionen. Lamporna fallit ner och bordet hade slagits åt sidan och vält mot skottet trots att det varit fast förenat med durken tvärskepps. Genast rusat upp till livbåtarna.

Eldare Knut Wennström: Befunnit sigi en av de främre eldarhytterna. Varit där ca 10 minuter efter explosionen för att hämta kläder och funnit allt i hytten demolerat. Då han återvänt dit ca 20 minuter senare sett fullt med vatten i STB mäss, men BB mäss läns.

Eldare Gösta Jönsson: Kastats omkull utanför BB klosett.Förefallit som om det hela lyft sig och smällen varit så kraftig att det ringt i hans öron långt ut på kvällen.

Eldare S.Lindsjö: Befunnit sih vid aktre BB-pannan.Inte kunnat lokalisera varifrån smällen kommit.

Eldare Ernst Lundgren: Låg och sov i sin hytt i tredje eldarskansen akterifrån räknat. Kastats ut i gången liksom allt löst somlegat i kojen.

Telegrafist Strömberg: Låg och sov i sin hytt vägg i vägg med radiohytten och navigationshytten.Slungats upp vid en oerhörd smäll varefter det

STARKE 26.2.42

blivit tvärstopp. Allt väggfast fallit i durken ,tvättstället krossats, elementet slagits loss etc Strömmen till radionbrutits.

Förhören fortsatt den 1 mars

Reservbefh på Konung Gustav V, Oscar Ericsson: "Kungen" legat 250-300 ms från Starke som vid explosionen varit i färd med att svänga med ena maskinen på framåt och den andra på back. En tydlig explosion, en skakning förmärkts även i "Kungen". En dov explosion, sannolikt en magnetmina som utlösts 5-10 meter under vattenytan. Explosionen hade till synes satt in något akter om aktre bryggan på STB-sidan. Sett liksom en rök och en del stoftpartiklar slå upp i luften på Starkes STB-sida,som emellertid legat vänd ifrån honom. Han hade reflekterat över att minan åstadkommit ett dåligt uppkast, ty i andra fall plägade uppkastet bli mer omfattande.

Matros Harald Nilsson: Legat i sin hytt akterut intill STB-mässen. Varit ute på isen c:a en timme efter explosionen och tyckt att Starke sjunkit nedåt något akterut om STB. Iakttagit någon grads lutning på avvisaren. Isen varit allrahögst en fot tjock.

Matros Oscar Nilsson: Stått förut i STB matrosmäss och liksom matroserna Bror Olsson och Hötzel kastats omkull vid explosionen. Känt en egendomlig lukt. Särskilt tittat efter explosionsspår i isen utan att upptäcka något hål i istäcket akteröver.

Eldare Nils Palmquist: Legat och sovit. Kastats upp i luften,allt i hytten ramlat ner. Varit med och burit den skadade Gunnar Nilsson över isen till Atle sedan Atle anlänt. Isen legat precis som den legat då Starke brutit sig igenom.

Kokerskan Dagny Finnander, Diskerskan Greta Månsson , servitören Knut Svensson: Uppehållit sig i köket midskepps.Smällen varit kraftig som ett mångagånger förstärat kanonskott .De Hade kastats tvärs över köket och spisen krossats i bitar som yrt omkring.

Stina Persson & Judith Sjöström : Märkt rök i hytten förut,Judith även känt gaslukt. Allt omedelbart efter smällen. (Knappast rök från expl. ansåg kapten Cronberg). Ventilluckan kastats upp utifrån.

Matros Hellmer Möller: Sov i förliga hytten om STB, kastats ur kojen rakt mot dörren, en dov skarp knall, ventilerna for in i hytten och glasbitar yrde omkring runt hans huvud. En frän gaslukt känts.Inte lukten av bensin, det hade varit en helt annan lukt. Uppkommen på däck känt bensinlukt från de läckande tankvagnarna på vagndäck.

Eldare J.G.Persson: Legat och läst i tredje maskinvaktshytten om BB. Kraftig smäll, hela båten lyfts upp och skakats,hans koj ramlat ner det mesta i hytten gått sönder.Förödelsen inom fartyget ville han hä- föra uteslutande till den våldsamma omskakningen . Den lukt han känt

STARKE 26.2.42

kan ha kommit från kortslutning. Då han efter en timme kommit ombord på Atle hade han sett att Starkes aktersta fönsterventiler legat under ytan.

Eldare Berthold Jörgenssen, eldare Bror Johansson, borstare Eskil Sjöström

Märkt frän lukt i hytten efter explosionen.

Matros Hötzel: Hade frivakt .- Satt i STB matrosmäss förut tillsammans med Oskar Nilsson. Båda lyfts upp från stolarna och fallit omkull på durken. Tydligt känt gaslukt som kan ha kommit in genom de öppna fönsterventilerna med den ostliga vinden. Gaslukten varit kvar i mässen ännu då han var där igen efter omkring en timme. Luktat som lök, inte som något bränt. Då Starke sjönk satte karbidljusen eld på bensinen på vattnet . Själv hade han sett bara en mindre eld.

Matros Bror Olsson: Känt samma lukt som Hötzel. Tidigare varit med om en magnetmineexplosion och då hört samma ljud på smällen som nu. En gången hade fartyget sjunkit genast och det hade inte givits tid till reflektioner om någon lukt.

Matros Arvid Hellberg: Var i gången utanför STB-mässen. Genast sprungit upp

Rorgängare Herman Andersson: Stått om BB nedanför trappan till restaurangen och inte känt någon lukt. Med hänsyn till bensinläckaget hade man sökt avleda den utströmmande bensinen så att den rann direkt överbord.

Matroserna Algot Andersson & Karl Algot Persson befunnit sig på "Kungens" aktre brygga .De hade uppfattat explosiinen från Starke som en minexplosion. En viss skakning känts. Ett mörkt moln slagit upp på Starkes aktre STB-sida men inget eldsken setts. Uppkastet kan ha varit rök eller dyblandat vatten.

3e styrman A.Björkman: Lagat i tredje hytten akterut om BB. Smällen varit kolossalt kraftig. Kastats upp i taket, allting i hytten skadats,ja, til och med i skottet fastnitade klädkrokar hade rätats ut.Explosionen hade varit mera som en skräll och tryckvågen hade påverkat hans trumhinnor under ungefär en minut.

Telegrafist Hugo Carlsson: Tjänstgjort i radiohytten. En dov knall som om Starke stött emot något av de andra fartygen.Förefallit honom som om fartyget hade tvärstoppat. Försök gjorts utan resultat att laga radio anläggningen i reservhytten..

Telegrafist Strömberg: Sett hur allt i styrhytten varit förstört. Intet av vikt att berätta.

Befh Sjöbohm: Anhöll att få till protokollet särskilt antecknat att samtliga ombv uppfört sig mönstergilt ,samt att de 14 personer av besättningen som visat mig behjärtenhet att, trots de uppenbara riskerna som förelågo, frivilligt kvarstanna på Starke intill dess varje hopp om fartygets räddning varit ute, ansträngt sig till det yttersta under

STARKE 26.2.42

synnerligen pressande förhållanden, varför dessa 14 personer syntes honom förtjänta av särskilt erkännande i någon form, trots att deras ansträngningar genom omständigheternas makt blivit i praktiskt hänseende resultatlösa. Då vidare icke förekom att tarva anteckning,avslutades förhöret.

Statens Järnvägar
Malmö
Diskrtiktskansliet.

På tjänstens vägnar
Thortsen Rekke
Distrikt-sekreterare.

Hemligstämplat

UD HP 80c 3515 Ovanstående hemliga protokoll.Inget mer i mappen
7

SKNEVII 340 Minskydd på Starke

Kungl. Järnvägsstyrelsen upplyste 17.4.42 SKN att Starke den 24.11.40 försetts med skydd mot magnetminor. Kontroll-lampa fanns på maskinstativet för att vakthavande maskinist alltid skulle ha kontroll på att ström var påsläppt på kompensationsledningarna.

Wehrmachtgut i transit på Starke
5 tankvagnar med flygbensin för Luftkommando Norwegen

Starke hade 22 tågvagnar ombord : 5 var franska cisternvagnar med flygbensin, 7 var tyska (varav 3 med Wehrmachtgut) och 10 vagnar var Italienska.

I tysk transit till Norge

5 tankvagnar med bensin (Wehrmachtgut) för Luftkommando Norwegen.
Vikt 20 ton, 14,85 ton, 16,34 ton, 12,72 ton och 12.040 ton resp.

3 vagnar med Wehrmachtgut (Wehrmachtnachschubsendung)
från Heeres-Neben- Munitionsanstalt i Sehnde till Bergen - Jessheim & Moisund respektive (Gefülltes Geschosse mit Zünder)
2 vagnar på 14 ton, en på 7 ton.

3 vagnar med tomatpuré från Parma & Genua till Bergen resp. Oslo
Vikt 11½ ton vardera.

Till Svenska mottagare

4 vagnar med lök från Nasoli,Ferraro & Bologna.
Vikt: 2 st 10,8 ton, en st 12,2 ton.
3 vagnar med apelsiner från Paterna (2 st vikt 15,8 ton, 1 st 17,2 ton)
1 vagn med hasselnötter från Catania, vikt 10 ton
1 vagn med citroner från Anarate, vikt 15,6 ton
1 vagn med 779 postpaket från Kassel (Mest större pappkartonger från Deutschland und nicht feindlichen Ländern till Schweden, Finland u Norwegen.)
1 vagn styckegods från Hannover, vikt 8238 kg,innehållande 3 kolli stolar, 5 kolli järnvaror, 8 kolli pappersvaror, 4 porslinsvaror, 2 råglas,

STARKE 26.2.42

1 kolli lanternor, 3 kolli spolar, 2 kolli kemikalier, 4 kolli emaljmassa, 1 kolli läder, 3 kolli garn, 4 kolli väv, 1 kolli färg, 1 kolli Conifloran, 4 kolli konstharts, 1 kolli rör, 3 maskingods, 1 skospännen, 2 skåp mm)
779 postpaket i paketvagn Litt G nr 4384 från Kassel gick helt förlorade Vagnen helt sönderslagen och inte ilandförd i Sassnitz.Alla paket finns specificerade och de innhöll allt från dampälsar till tandstänger,broscher, pumpkolvar och tandborstar. Sidenband, strömbrytare och karbidbrännare.
SKN betalat sammanlagt 179.954:78.

Egna noteringar

Bensinbål brann i 5 timmar

Starke avgick kl 07 den 26.2 från Sassnitz på ordinarie tur till Trelleborg i sällskap med Konung Gustav V (Vars bef 1938-43 var Karl Gustaf Emil Westberg,T-g,64 år) vilka assisterades av statsisbrytaren Atle. Atle befh var Folke Sjöbohm,Malmö.(Gick iland från Malmöhus 1.10.53 med försenad pension) K.G.V hade kl 15.40 fastnat i en isvall ochStarke sökte tre gånger genom vanlig forcering förgäves få loss den stora färjan.Då minan exploderade gick Starke med 4-5 knop sakta framåt i 2 dm tjock is och back hade just slagits på STB maskin eftersom Starke avsåg att backa ner mot G.V., som skadadeav explosionen fast hon låg 200 meter därifrån. Vid explosionen lyste kontrollamporna på Starkes magnetmineskydd. All inredning på Starke skakade sönder ,inkl radiosändaren ,och ljuset slocknade men endast en man, eldare Nils Gunnar Nilsson, skadades. Han fick ena knät krossat då överkojen i hytten föll ner på honom. Kamrater bar honom över isen tillAtle dit sedan de flesta ombv tog sig . Befh och 14 frivilliga stannade ombord och arbetade i över 6 timmar med att söka hålla Starke flytande. Stormlänsen gick hela tiden . 2 bensinvagnar på STB-spåret och 3 på BB-spåret tippades överbord liksom en paketpostvagn på mittspåret, ett riskabelt arbete i stark kyla ochstrålkastarljus.Vagnarnas förankringstrossar var hårt spända på grund av lutningen akteröver och den utläckande bensinen hotade att fatta eld. Redan kl 23 uppmanades defrivilliga på Starke att överge fartyget. Däcket måste oavbrutet spolas för att få bort så mycket bensin som möjligt. Sedan pumparna stoppats övergavs Starke kl 00.30 då vattnet nått pollarna på vagndäck. Befh lämnade som siste man. I strålkastarljus vandrade de över isen bort till KG.V Med 20 STB slagsida ochakterdäck under vatten krängde Starke mer och mer över åt STB. Alltefterson slagsidan växte lade godsvagnarna över så mycket som kopplen tillät.Då Slagsidan var 40 hördes ett dovt rassel då vagnarna sprängde kopplen och rasade överbord. Kl 01.08 lade fartyget över med 45 slagsida STB ochsjönk med aktern före.Då vattnet forsdae ner i skorstenen

STARKE 26.2.42

släcktes fyrarna med dova men fullt hörbara puffar. Små blå lågor från livbojsljusen antände bensinen och ett ofantligt bål flammade hela natten på förlisningsplatsen och slocknade först vid 06.tiden. De 55 skeppsbrutna kom på morgonen med Konung Gustav V in till Trelleborg. -
Den 19.4 kom Atle till Trelleborg med en fullt utrustad flotte från Starke som drivit i isen i 2 månader efter att tydligen ha flutit upp under istäcket. Övriga båtar och flottar brann upp i bensinbålet i den vak som markerade Starkes grav katastrofnatten.

Vraket bärgat april 1943

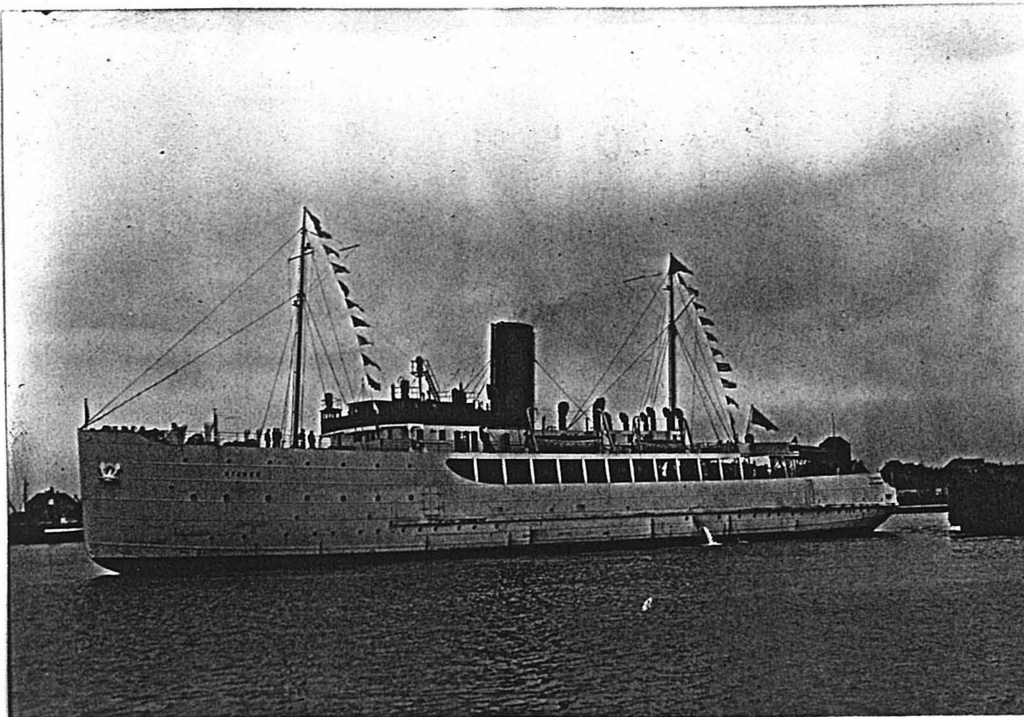
Starkes vrak lokaliserades till 28 meters djup liggande på STB-sidan på jämn kalkstensbotten och utsikterna till bärgning bedömdes spm goda men det utsatta läget krävde idealiska väderleksförhållanden under lång tid för att företaget skulle kunna lyckas. Efter överläggningar i Malmö hölls den 2-4.6.42 i Sassnitz nya överläggningar mellan en svensk 7-mannadelegation och en tysk dito med presidenten Linnekohl i Reichsbahns Stettindirektion i spetsen - den högste ansvarige för färjetrafiken. - Redan den 12.6.42 inleddes bärgningsarbetet som överlåtits på tyska Poseidon AG och Switzers i Köpenhamn med tillgång tillEuropas största lyftpontoner. Minor och ryska ubåtar i södra Östersjön komplicerade arbetet under sommaren 42 vartill hårt väder ideligen spolierade det arbete som utförts. Platsen utsatt för alla vindar ochtidvis stark ström. Skrovet hade stora bucklor i bottenakterut men inga hål och vattenfyllningen av färjan härrörde från bottenventilens anslutningsrör av gjutjärn som sprängts sönder vid minexplosionen. Master och skorsten måste röjas bort och sönderslagna tågvagnar lyftas undan från däck och fartygssidan där de hindrade dykarna. Först den 21.4.43 inbogserades vraket kl 17.35 till Kockums i Malmö efter att dagen innan han kommit in på svenskt vatten . Vraket hade inga likheter med detfartyg hon en gång varit. Såg ut som ett skrotupplag med däcken belamrade av dy och bråte , utan master och brygga och skorsten, men med maskineriet, som varit väl infettat, i tämligen gott skick. -
Det skulle ta 2½ års arbete och kosta 4.000.000 kr att göra en ny färja av Starke vid Kockums. Den 25.1.46 övertog SJ den nya eleganta Starke som förlängts 17,6 meter, fått 2 skorstenar och en femte ångpanna. Deplacementet ökats med 800 ton till 4800, lastkapaciteten höjts från 22 till 26 vagnar, Maskinstyrkan oförändrat 5500 ihkr men farten höjts till 17½ knop.Passagerarutrymmet utökats med 6 Ia klasshytter, röksalong och en allmän ökning av antalet passagerarpltser från 101 till 200. Leveransen hade försenats av en brand ombord den 10.1.44 i mellandäck där man svetsat och målat. Manmåste svetsa hål i däcket och 4 hytter om STB utbrändes helt. Sassnitz färjeläge var 1946 fortfarande förstört och de 3 svenska färjorna

STARKE 26.2.42

fick mest göra sporadiska turer till Danzig och Gdynia. Starke insattes på leden Trelleborg-Danzig för att överföra norska lok och vagnar till Polen som i kriget förlorat all tågmateriel. Den 1.12.46 insattes Starke i reguljär trafik på Gdynia. Först den 20.2.48 invigdes officiellt en ny linje till Odraport från Trelleborg. Den 30.1.50 fick Starke på godstur till Odraport lätt känning med ett vrak intill den minsvepta leden 12' NNW Swinemünde. - I aug 1950 företogs klassningsarbeten på Starke vid Finnboda varv. Den 12.8- 20.9.51 fick Starke vid Karlskrona örlogsvarv de aktre kolboxarna ombyggda till oljetankar med värmeslingor. Genom omläggning till oljedrift inbesparades 14 eldare. Den 22.9- 15.11.51 fick Starke vid J.C.Petersens mek verkstad i Trelleborg oljeledningsaggregat i pannorna inkl donkeypannan. Maskinchef sedan nyleveransen 1946 Ture Asp.
Den 26.4.52 införde en tysk kranpråm till Sassnitz 3 rostiga tankvagnar som 10 år tidigare tippats överbord från den sjunkande Starke.

Nedskrotad 1972

I slutet av febr 1972 bogserades Starke från Trelleborg till nedskrotning vid Perssöners varv i Ystad.

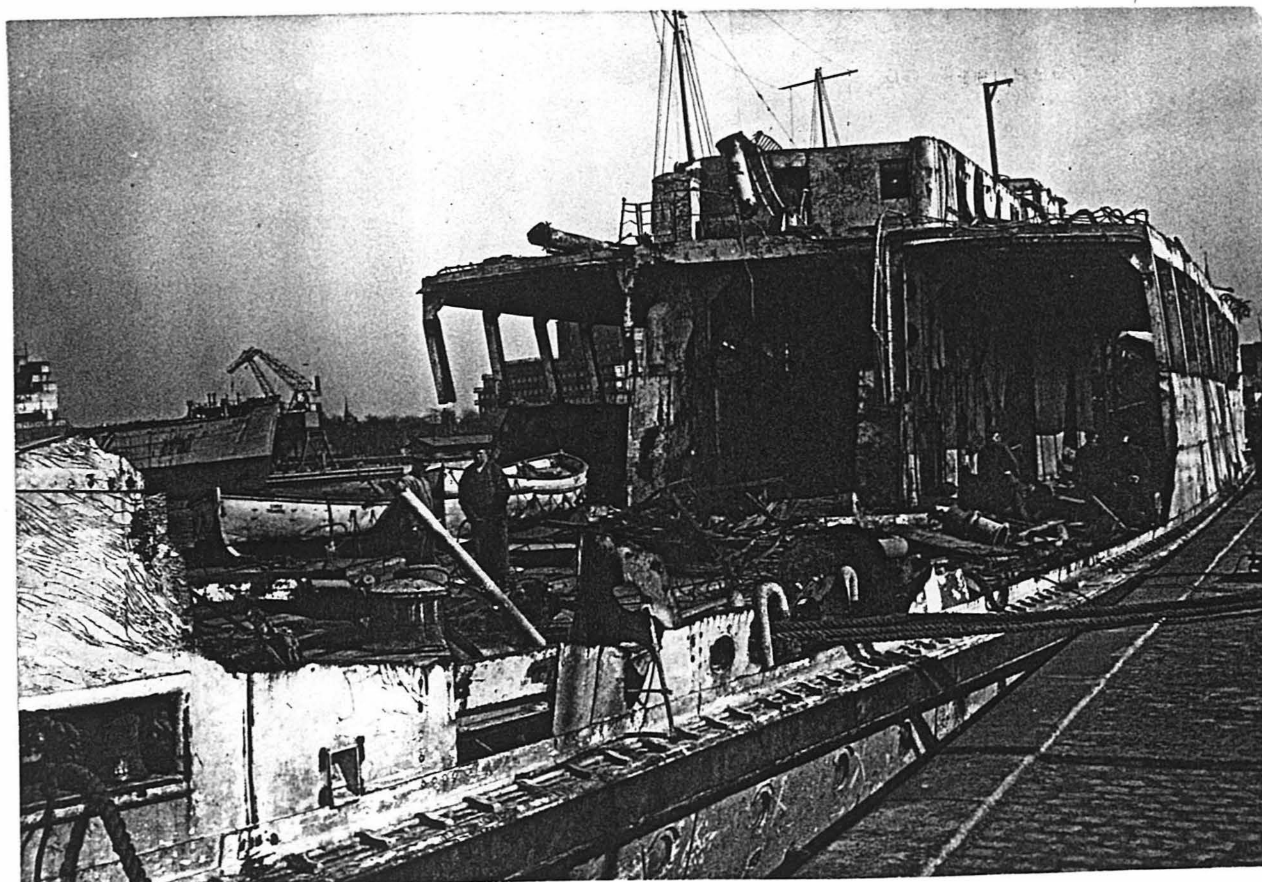


Tidigare historik

Isbrytnade godsångfärja på 2459 brton byggd 1930 vid Deutsche Werft i Kiel av stål. L.93,1 B 15,9 Tillhörig Statens Järnvägar i Stockholm. Anslag beviljat av 1929 års riksdag. Kontrakterad med Lindhomens varv i Göteborg i dec 29 men skrovet byggt i Kiel. Verkstadsprovturer pågick utanför Kiel hela januari 1931. Starke kom till Trelleborg förta gången den 28.1.31. Hon hade kraftigt isförstärkt skrov med 22-25 mm plåtar i bordläggningen

STARKE 26.2.42

och mellanspant i hela längden i isbältet. 2 krängningstankar på 150 tons kapacitet vardera för att underlätta isbrytningen. - Kraftiga roder. Ett genomgående däck- vagndäck- med 3 spår på ca 320 meters längd, jämfört med 2 spår på 180 ms längd på de stora färjorna Drottning Victoria och Konung Gustav V. Besättningshytter under vagdäck. På båtdäck i ett däcks hus styr-navigations- & radiohytter, befh ,chiefens & styrmännens hytter, salong, kök och pentry. 4 livbåtar. 2 st 5500 ihkr Lentzifierade triple-ångmaskiner, speciellt konstruerade vid Lindholmen för isbrytning och god kolekonomi. 2 propelleraxlar med propellrar av nickelstål. 2 st turbogeneratorer på vardera 150 hkr och en dieseldriven nöddynamo i däckshuset på båtdäck. En större verkstad på akterkant av maskinrummet.4 st koleldade sjöångpannor av Lindholmens fabrikat i 2 pannrum på förkant av maskin. På bryggan en Anschütz gyrokompass, Kents roterande klarsiktskiva, Telefunken radiosändare, undervattenstelefon, högljudande ordertelefon, 3 st strålkastare, roder- och varvtalsindikatorer mm. - Försedd med slingerkölar vid Kockums 1937. - Vid Rysk-tyska krigets utbrott 22.6.41 blev Starke liggande i 3 dygn i Sassnitz och gick sedan till Trelleborg efter en ny hemlig route. - På hemväg till Trelleborg från översyn i Malmö gick Starke 8.1.42 som första tågfärja den nyinvigda Falsterbokanalen. - 3.2.40 kolliderade Starke i isränna 2′utanför Sassnitz redd med ångfärjan Preussen och fick skador på STB låring. Klassades jan 42 vid Kockums.



Starkes vrak infört till Kockums i Malmö 22.4.43

THYRA 28.2.42

MINSPRÄNGD I ENGELSK KUSTKONVOJ.

Rapport

Avgick tors 26.2.42 från West Hartlepool dest. till London. Last av 752 stds sågat trävirke, varav på däck 252 stds till 5 meters höjd på fördäck och 5,2 meters höjd på akterdäck, surrat med kättingar tvärs över. Djupg F.15'1" - A. 19'0" 22 Ombv 570 ton wb.

Minsprängd lör 28.2 kl 07.55 på lat. N 52 03'- Ö.1 48',nära 54B buoy vid Yarmouth. Vind SO3, moderat sjö, god sikt. Befh vakt. 8 man skadade.

Skeppsdagboken

Tors 26.2 kl 13.10 avgått från W.Hartlepool u. lots ledning ass. av 2 bogserbåtar. Före avgången inspekterats av en representant för Ministry of War Transport som fann allt i god ordning. Kl 14.30 ankrat på redden i avvaktan på konvoj, BB + 45 famn. Lotsen lämnat 14.45.

Fre 27.2 03.45 hivat upp och fortsatt. Kl 04.55 förenats med den väntande konvojen, intagit beordrad plats och fortsatt under commodorens ledning. Konvojen omfattade 40-50 fartyg.

Lör 28.2 kl 07.55 konvojen framgår i enkel kolonn med Thyra som näst sista fartyg ,styrande efter närmast föregående. God sikt, vind SO3, medström och måttlig sjö. Befh och Ie styrman på bryggan samt rorsman. Plötsligt kraftig explosion i akterskeppet under lucka 3 troligen om BB. Fartyget skakades våldsamt.Ånga strömmade ut ur maskinrummet där huvudångröret brustit. Maskinen stoppade omedelbart och genom det skadade akterskottet mot rum 3 trängde vatten in i maskinrummet. 6 man hade skadats. Nödsignaler avgavs omedelbart i ångvisslan. Signalerat till en jagare i närheten efter läkare och bogserhjälp. Fartyget sjunker med aktern. Kl 09.15 kom läkare ombord och skötte om de skadade. C:a kl 09.30 började jagaren bogsera Thyra mot Harwich sedan en bogserwire halats ombord. Kl 10 började sjöarna slå in över poopdäcket och fartyget hade 7° slagsida BB. Klargjort lillbåten och stuvat ner de 3 svårast skadade i denna. Kl10.45 kom 2 bogerbåtar till platsen. En av dem övertog kl 11 bogseringen. Aktern sjunkit allt djupare och slagsidan sakta ökat. Däckslasten på akterdäck börjat spolas överbord. BB båt krossad av sjöarna. Kl 11.45 beordrade jagaren oss att överge fartyget. En bogserbåt stävat in mot den kring akterskeppet flytande däckslasten och sammanpressat denna. Thyras folk kunde sedan gå på däckslasten över till bogserbåten. Då befh som sista mangick från Thyra hade slagsidan ökat betydligt och vattnet stod midskepps upp på kommandobryggan. Efter att ha hållit sig i närheten av vraket beordrades bogserbåten kl 13 av jagaren att gå in till Harwich med de räddade. Då jagarens chef befarade att Thyra skull sjunka i farleden fick den andra bogserbåten order att släpa henne på grund på Shipwash.Sands. - När fartyget sist siktades av befh låg hon djupt

THYRA 28.2.42

ner med akterskeppet och hade ca 45° BB slagsida. Kl 15 landsattes de räddade i Harwich. 8 skadade fördes i ambulanser till Harwich & District Hospital där de lades in för vård. - Då fartygets dynamo arbetade tillfredsställande med degaussingen tillslagen och hela konvojen passerat över platsen för minsprängningen, och då tyska E-båtar rapporterats i närheten under samma natt, anses det med största sannolikhet kunna fastställas att en tysk akustisk mina prängde Thyra.

London 5.3.42
Bertil Ahlström
Befh

HEMLIG

Sjöförhör på Gen.konsulatet i London 19.3.42

Inkom KK 8.6 42

Vicekonsul Kjell A.Axelsson
Befh Ragnar Snöbohm & Nils W.Nordgren, f.n. bosatta iLondon,sakkunniga.

Befh: Förklarat att skeppspappren, förvarade i en väska, spolats överbord vid tillfället men de hittades några dygn senare ilandflutna och bara maskinloggkladden saknas. -Vid förhör sade befh att avmagnetiseringskabeln prövats av marinmyndigheterna med instrument ombord på fartyget kort före avgången från W.Hartlepool på sista resan. Torpedering får anses uteslutet eftersom det var en jagare om BB, en minutläggare om STB och en valfångare närmast akter om Thyra vid explosionen. Den typ av akustisk mina som anses ha sprängt Thyra kan de brittiska marinmyndigheterna ännu så länge inte svepa eller oskadliggöra. Thyra var inte utrustad med paravan. Befh varit 30 minuter på bryggan då explosionen inträffade. Utkiken strax innan lämnat bryggan för att avläsa loggen. Ie styrman och rorsman var på bryggan med befh. 6 man skadats men det var 8 som måste läggas in på sjukhus beroende på mentala efterverkningar på explosionen. De flesta av de som skakades satt och åt frukost akterut vid explosionen och 3e styrman var i mässen midskepps. Alla kastats upp i taket och slagit huvudet i däcksbalkarna. Vid tiden för sjöförhöret var bara donkeyman kvar på sjukhus med, enligt läkarutsago, " three fractures on his spine." -Efter explosionen stod befh under jagarchefens befäl. Om så inte varit fallet skulle han själv försökt få sitt fartyg inbogserat direkt till hamn eftersom hon , även om hon var vattenfylld, ändå flöt på lasten. Bogserbåtarna på hans begäran utsänts av marinmyndigheterna. Fartyget ännu inte förklarats för konstruktiv totalförlust, men befh ansåg att marinmyndigheterna med tanke på det gynnsamma vädret borde ha kunnat rädda fartyget,vilket nu inte längre var möjligt. Ungefär 13 fathoms djupt där explosionen ägde rum 8½ naut. mil från kusten. Enligt marinmyndigheterna kan akustiska minor inte användas på större djup än 20 fathoms.

Ie Styrman: Haft vakt sedan kl 04 och skulle ha avlösts kl 08. Vid explosionen

THYRA 28.2.42

befann sig en jagare, en minutläggare och en armerad trålare 20 kabellängder från Thyra, 2 av dem om STB och en om BB. Avmanetiseringskabelns lampa lyste vid explosionen. Det var dagsljus vid tillfället kl 07.55 Ansåg att allt gjorts som kunde göras för att rädda fartyget.

2e maskinisten: Maskinloggkladden blev kvar i maskinrummet. Dessutom togs chefen till sjukhus direkt efter. smällen. Fram till explosionen gått med varierande farter. Mycket våldsam explosion. Han höll på att smörja maskinen i väntan på att bli avlöst och tittade på dynamon vars kontrolllampor lyste. Han tog en penna för att skriva i loggen kl 07.55 då explosionen inträffade. Maskinen stoppade omedelbart och ångan strömmade ut från sprängda rörledningar. Skyndsamt klättrat upp till däck följd av de två eldarna på vakten, av vilka en varit i maskinrummet. Ie styrman hade beordrat 3/4 fart (C:a 55 varv) någon tid innan explosionen, och 10.15 minuter före explosionen något lägre än 3/4 fart (51-53 varv) vilken fart bibehölls fram till det small.

Lättmatros Wilde: Var i mässen vid explosionen. Plötsligt ahndlöst kastats i skottet och förlorat medvetandet för någon tid.Förts till sjukhus i Harwich. Aldrig minsprängts förut.

Lättmatros Olynyk: Stått till rors sedan kl 07. Kunde endast se rakt fram. A loud bang and the wheel went out of order. Han sprang ut ur styrhytten men återvände sedan till rodret och stannade där tills befh beordrade honom att lämna. Thyra befann sig vid explosionen något BB om kolonnlinjen av fartyg. Hanhade just fått order av Ie styrman att ändra kurs något BB hän när det small.

KK memorial 17.6.42 Ej för publicering

Orsak:minsprängning.
"Avskrift av rapport enligt 40§ Sjölagen ej inkommen menintagen i protokollet." Exofficio Bo Bergström

---

Crew List (Delvis SKN effektlistor)

Befh Gustaf Bertil Ahlström, Per Wickenbergsgatan 1,Malmö, f.28.7.97 ~~f -97~~ (30.11.40) + i Neva 22.1.43
Ie styrman Poul Börge Schiellerup-Petersen, ~~Helsingborg~~ Hälsingör, F-13 ~~Danmark~~ Helsingör (9.1.41)
2e styrman Anders Elmer Kristian Andersson, Kalmar - 1.9.12
X 3e styrman Karl Andreas Johansen, Tåtöy,Kragerö, 9.8.87 Skåtöy,Norge
Timmerman Edvard N.Jacobsen, - (N)
X Matros Arnold Aleksander Ounapuu, 26.2.19 Tallinn
Matros John Owen, 49 Berkeley Waye, Heston, Middlesex,-
X Lättmatros Heinrich Rabba, Virumaa, 4.6.09 Virumaa, Estland

Forts.

Thyra 28.2.42

Crew list forts

X Lättmatros Frederic Wilde, Tyn-y-coed, Blagnllechau, S.Wales. 18.11.13 i Bl. (9.2.42)

Lättmatros William Mackenzie Olynyk, Edmonton, Alberta,Canada, f-24 (9.2.42)

Lättmatros John Miller, W.Hartlepool, 8.1.12 W.Hartlepool

X Chief Johannes Kangur, Tallinn, 8.7.89 i Tartu. Estland

2e maskinist Aleksander Truv, Tallinn, - (6.1.42) Estnisk öv.mask.examen 35

3e maskinist Gösta Gottfrid Mörtsjö, Söderhamn -

X Donkeyman Gustaf Daniel Petterson, Hällesjö, Sörbygden, 5.6.05 Hällsesjö E. adress, B,ack Notley -Sundsvalls sjömanshus 4147

Eldare Manuel Cordero . Spanien ~~xxxxxxxxxxx~~ 6.2.98 i Huelva

Eldare John William Ernest Miller, 63 Murray Street, W.Hartlepool -

Eldare John Thomas Thompsson, 36 Ellitoo Street, W.Harlepool -

X Trimmer Sven Erik Olsson, Sthlm, 15.5.20 Sthlm -Sthlms sjömanshus A63

Stuert Ivan Lauffer, Henriksson, Hälsingborg -

Kock Rune Ebbe Arne Svensson, Göteborg -

Mässuppassare Toomas Vaks, London (Est) X= skadade

J.Setterwall, Ud, till nerr Notarien Möller ,KK ,2.3.42

För förtrolig kännedom

Härmed har jag äran meddela etc att osv Thyra den 28 nästlidne februari blivit satt på grund efter minsprängning. I telegrammet upplyses vidare att bärgning av fartyget ombestyres av Brittiska Amiralitetet. Vad angår besättningen hade - enligt vad slutligen framhålles i telegrammet - 7 man vid olyckshändelsen ådragit sig skador. vilka dock icke ansåges vara av livsfarlig bekaffenhet. Med utmärkt högaktning etc

Dito 13.3. 42

för förtrolig känndom meddelat att UD från beskickningen i London mottagit ett telegram av innehåll att ångf. Thyra numera bärgats samt att man hyste förhoppningar om att fartyget skulle kunna repareras. I telegrammet upp.-lysese vidare att minsprängningen inträffat den 28 nästlidne februari vid Shipwash Sands i närheten av Harwich, samt att hela besättningen för närvarande befunne sig i London med undantag av 5 man som intagits på sjukhus i Colchester, Med utmärkt högaktning

---

SKNEIII 225 J.Setterwall 18.3.42 förtroligt meddelat Dir. Rogberg,SKN

att ss Thyra, enligt skrivelse till direktör Samuelsson från Amiralitetets bärgningsavd. numera måste betraktas som totalförlust.

SKN 13.4.42 utbetalat 1.300.000 plus en revers på 130.000:-

THYRA 28.2.42

Ch.telegram London till UD 1.3.42 kl 13.40

388 Befh Thyra meddelar fartyget minspraengts och satts paa grund 28.2. 7 besaettningsmaen uppgivas skadade men ej livsfarligt stop amiralitetet omhenderhar baergningen stop meddela Transmarin Helsingborg = Swedish consulate general .

SKN EIII 225

STB livbåt såld

Wm Wislon I Newcastle -oTyne skrev 19.7.43 t. SKN att en livbåt från Thyra som inbogserats till Harwich efter reparation i South Shields sålts till ss Mergus rederi för 150 pund. Proveny till SKN 83?10 = kr 1406:97

Effekter

Alte Kameraden i chiefens skivsamling

Sedvanlig småaktighet från SKN som vägrat betala befh kamera med 75:- kr
Lättmatros Olynyk förlorat Niculisis : " Engineering for nautical students och Browns "Signalling."
Eldare Millers lista är skriven på norska: " lommetörkle,vinterfrakke.."
Timmerman förlorat verktyg för 750:- och kläder för 1548:-, fick 76 pund den 14.4.42 på konsulatet i Glasgow, för bl.a ett par specialglasögon med platinabågar och ett annat par med guldinfattning, värda 195:-
Messpojken Vaks förlorat för 33 pund.
Befh förlorat för 2945:- fick 106 pund på konsulatet i London 20.3.42.
Chiefen Kangur förlorat för 1228:80, fick 16.5.42 på konsulatet i Glasgow 1012:50 = 59 pund 14. Utdrag ur hans lista:

Reading glass in leather case	17 kr	
Spectacles in leather case	25 kr	
First aid apothec	17 kr	
Sunlight Soaps	4:25	
Yardleys Hair oil	2:25	
Kings's English Dictionary	10:60.	
Handbook of Music	5:10	
Blue Danube Waltz (Strauss)	2/6	2:10
Donau Wellen (Ivanovice)	2/-	1:70
Old Camraden march	2/-	1:70
Over the Waves (F.Rossas)	1/6	1;25
Double Adler	2/-	1:70
March album	3/6	2:95
Ave Maria (Gounod)	1/6	1:25
Grand march of Tannhäuser (Wagner)	3/6	2:95
Piano- accordion practise	3/6	2:95
Music desk	5/-	4:25

THYRA 28.2.42

Kapten Ahlström dog på Neva22.1.43

Efter en tid iland fick kapten Ahlström överta Transmarins ss Neva och omkom då hon torpederades den 22.1.43

Lloyds War Losses

Thyra tekn in tow but salvage impossible. Last reported in position N 51 56′- O. 1 37′34″. Wreck not visible 5 march 1942. (Sjunkit i sandbankarna vid Ships Wash)

Historik

Lastångare på 1798 brton byggd 1925 vid Fredrikstads mek.verksted av Stål. L.( ),9 B.12,8 Tillhörig Red AB Transmarin (Sven Redig) i Hälsingborg. 3075 d. 715 ihkr. 11½ knop. Welldäckad, 4 luckor, 2 master, 4 bommar. Lev 8.10.25 Skans i poopen. I dec 31 grunstötte Thyra vid Tiree i Hebriderna och fick bet( )dande bottenskador föröver. - Låg i Engelsk hamn 9.4.40 och insattes i engelsk kustfart i juni 40. -På kvällen 18.1042 vid kaj i Aberdeen utbröt en brand i ett klädskåp under skanstrappan upp till däck och 2 man blev instängda och illa brända. Den 2.2. 42 på ingående till Surrey Commercial Dock i London fick Thyra känning med ett sjunket vrak och måste gå i docka 11.2 - Transmarina förra Thyra, en ångare av Fredrikstadstyp på 4470 ton dw, byggd 1917 i Fevig, sjönk den 12.3.25 45′SO Delaware Breakwater efter kollision i tjocka med Tanskern Ardmore på 7035 brton. De 19 ombv infördes till Philadelphia. Thyra hade sockerlast från Kuba till NY , ass. för 750.000 dollars.

Branden i Aberdeen 18.1.42

Söndag 18.1.42 kl 20.40 då Thyra låg i Aberdeen och lastade sågat virke såg 1e o 2e styrmännen då de kom ut från mässen eldsken akteröver i rådande totala mörkläggning. Den fann trappan ner tilll skansen övertänd. Donkeyman Cordero och Tämpare Karl Oscar Mustis, estländare, ådrog sig brännskador under släckningen. Brandkåren släckte branden efter någon timme men skansen var då obeboeligt- Allt talar för att en fimp som kastats under trappan startat branden. Allt trävirke i trappan och gången förkolnat, el. belysningsnätet förstört, hytterna illa åtgångna av rök, sot och vatten,men någon omedelbar reparation var inte möjlig, Efter uppstädning och rengöring fick besättningen nöja sig med den "standard" som fanns kvar. Den 28.2 minsprängdes Thyra och sjönk. (KK vol 159)

HEMLIG

SKÅNE 6.3.42

LAST AV KRIGSMATERIEL OCH MED LEWIS-GUNS PÅ BRYGGAN...

Rapport

Avgick N.Y fre 27.2.42 kl 21 destinerad till Bombay. Rumslast av 7500 ton styckegods. Däckslast av 2742 ton stridsvagnar (armoured cars) och arme'-lastbilar (trucks) till 2 1/15 meters höjd på för- och akterdäck, surrad med wires. Djupg F. 22'10" - A. 25'6" 34 ombv. Bunkers 925 ton brännolja (19 ton per dygn). Proviant för 7 månader, fw för 40 dagar. Sist torrsatt 5.2.42

Beskjuten av ubåt fre 6.3.42 kl 19.45 på N. 22 50'- W.60 10'. Mörkt, klar sikt, O.vind, dyning. Kurs 143. Ie styrmans vakt, utkik på brygga och back. 4 man lätt skadade, en insjuknat i bronchitis. Alla skeppspapper förlorats At 19.45 a shell was fired into the ships hull withour warning, was felt on port side at No 3 tweendeck. Officer in charge immediately stopped the engine and gave signals to abandon ship. The crew immediately took to the lifeboats and left the ship and all were saved. About 20 minutes after abandoning the ship 2 submarines started shelling the vessel which caught fire and sank about 01.00 a.m.on March 7th 1942.

Sjöförhör på konsulatet i San Juan, Puerto Rice 17.3.42

Ink om KK 1.6 42

Konsul Robert R.Prann.
Hemligstämplat ex. av protokollet översänt till KK av UD ,Sthlm 27.7.42.

Befh Cronberg: Fartyget gick helt mörklagt, de 2 livbåtarna utsvängda. Livbåtsövning hållits i NY före avgången. Kl 19.45 fre 6.3 hörde vi att en granat träffade fartyget om BB ungefär vid 3ans mellandäck. Sänt ut SSS-signal på radio ("attcked by submarine") men inte erhållit något svar. Ie styrmanslagit stoppi maskin och givit signal i ångvisslan" Abandon ship."- I mörket och förvirringen rappade taljan ur handen på den man som firade förtaljan på STB båt varvid båten föll med stäven före i vattnet så att befh och 6 man i vattnet och befh förlorade väskan med skeppspappren. När båten kommit i vattnet kom resten av STB crew i den och en matros drog upp befh. Båten roddes sedan ifrån Skåne och tog på vägen upp 2 simmande besättningsmän. Befh ropat till BB båt och frågat hur många de var. De svarade 24 och vi var 10 i vår båt så så långt var alla räddade. När jag såg att Skåne inte var i sjunkande tillstånd försökte jag återvända ombord men då öppnade ubåtarna artillerield mot fartyget och vi måste ro undan så fort vi kunde. Eld utbröt ombord och i eldskenet kunde jag se 2 ubåtar passera fartyget De fortsatte att beskjuta Skåne tills hon sjönk med stäven före vid 01-tiden lör 7.3.. Alla i båtarna såg henne sjunka. Vi satte segel i båtarna och kurs mot land, SW. Vi höll denna kurs hela lördagsdygnet och natten till söndag. Kl 14 sön 8.3 siktades vi från ss Ipswich av Mobile och togs upp (5671 brton B.-19) (Waterman Steamship CO, Mobile)

SKÅNE 6.3.42

Mån den 9.3. landsattes vi i San Juan,Puerto Rico, där konsuln ordnade mat och logi .

Q: Do you or do you not wish to describe the cargo you hadeaboard?

A: We had a general cargo. I have stated on form 37, already delivered to this consulate,the cargo that she was carrying.

Q: Did you have any means of defence aboard?

A: 2 Lewis machineguns, not mounted. (Tillskrift i blyerts: kan enligt uppgift uppmonteras på några minuter._)

Q: Were you carrying any lights?

A. No! Black out!

Q. Was the Skåne flying the flag of any nationality whatsoever?

A: no.

Q: Was there an emblem painted on her to indicate her nationality?

A. no.

Ie styrman Riis: Styrde kurs 145° då en granat träffade fartyget.Sedan träffade inge fler skott fartyget förrän båtarna lämnat. Jag var på bryggan och gav signal Abandon ship i visslan. Jag såg ubåten efter det vi hade lämnat fartyget. Vi såg projektilbanorna i mörkret som glödande streck. Det var 2 ubåtar som besköt fartyget från 45° vinkel.

Q: Was the submarines off the bow or off the stem?

A: De besköt oss från tvärs BB när de först öppnade eld. De cirklade sedan runt fartyget.Eld utbröt ombord sedan vi lämnat henne. Då utbröt eld i bunkerolja och last i 3ans mellandäck. Beskjutningen pågick i 4 timmar, eller 4½, med en halvtimmes intervaller.. Jag kunde inte se om hon sjönk m. fören först eller aktern. Jag såg elden ombord som plötsligt slocknade då hon sjönk. Eftersom hon låg djupare med aktern när jag sist såg henne sjönk hon antagligen med aktern före. Jag var då 1½ miles ifrån henne. Det var inget månsken när hon först besköts och vi gick i båtarna men månen kom fram 2 timmar senare medan fartyget brann. Livbåtarna först hållit kontakt med varandra i mörkret men sedan skilts åt p g av granatelden. Vi rodde iväg från fartyget och kunde sedan inte finna varandra. Det var 24 man i min båt, 4 lättare skadade. Vi togs upp av Ipswich kl 12.30 p.m. den 8.3. - Ie styrman förnekat en tidningsuppgift att han skulle ha sett ett ljus från backen. "The ship was all-blackout."

Ie maskinist Hägglund: Vakthavande i maskin kl16-20. Kommit signal från bryggan att stoppa maskin. Strax innan hört ett skott träffa för om maskinrummet på BB sida. Jag hörde ljudet mycket svagt. Sedan saktade kylsystemet ner så jag gick över till kompressorn för att öka varvtalet på den, men jag kunde inte få något tryck. Detta hände minuten efter det jag hört skottet. Sedan kom en visselsignal från bryggan och omedelbart

HEMLIG

SKÅNE 6.3.42

därefter ringde maskintelegrafen stopp. Stoppat maskin och gått upp på däck. Ångvisslan signalerade att fartyget var i fara. De andra i vakten sprungit upp före mig.Jag sprang till min hytt, tog mina papper och gick upp på bryggan men såg ingen där. Det var mycket mörkt och båtarna höll på att firas. Alla sprang till båtdäck. Jag gick till min båt, STB, som ochså var befh båt. Vilka som firade såg jag inte menppå nervägen föll båten med förstäven före i vattnet och jag kastades ur och var nära att drunkna. Vi var 1n 6-7 man i vattnet. 2 klängde sig fast vid mig och jag förloade säcken med alla mina papper. Jag vet inte vilka de var, 2 eller 3 man.Min enda tanke var att simma bort från båten. Jag simmade och ropade i en halvtimme innan BB båt fann mig och halade upp mig. Jag var då så utmattad att jag bara låg och blundade. Någon ropade från STB båt:" Hur många är ni?" Ubåtarna såg jag inte, bara mynningsblixtar och spårljusbanorna i mörkret. Hela midskeppet på Skåne fattade eld. När hon gick ner slocknade elden och allt blev svart. - På frågor svarat att allt var becksvart ombord under resan. Jag frågade männen som firade varför de inte tänt lanternorna, som kunde slås på från batterier i radiohytten, så att de kunde se var de gick på däcket, men jagf fick inget svar. Jag såg ingen gång till befh.

Telegrafist Lundahl: Var på väg till radiohytten då visslan blåste abandon ship. Då hade ett skott träffat fartyget. De försökte träffa radiohytten men skottet tog längre ner nånstans. Jag såg en mycket stor ubåt från livbåten då den cirklade runt fartyget och jag såg en annan ubåt som signalerade "W" till denna ubåt 2 gånger. Kl var 19.47 då jag kom till radiohytten.Skottet kommit en minut tidigare, dessförinnan inget varningsskott alls. På befh order sänt SSS-signalen. Skåne var helt mörklagd. Under den fortsatta beskjutningen såg jag från livbåten den första eldsflamman ombord slå upp vid skorstenen . Jag tror inte eld utbrutit innan vi lämnade för jag såg ingen rök. - Jag hämtade the ship's articles i radiohytten, hoppade sedan från huvuddäck 4 yards ner i BB båt, som var under Ie styrmans befäl. Den var torr och i gott skick Vi var 3-4 miles off när Skåne sjönk, "bow first".
Q: Did you receive any reply when you sent the SSS-signal?
A. No. But there was considerable static.
Med avbrott pågick beskjutningen tills Skåne sjönk kl 01.

Smörjare Grandin: Befann mig i tunneln där jag smörjde lagren när jag hörde ett skott träffa fartyget. Det var mitt jobb att smörja hela maskin o i tunneln också. Jag var i aktre änden av tunneln och fäste ingen uppmärksamhet vid det. Det var inte högt tillräckligt. Det var hela tiden ljud från lasten och alla dessa ljud från lasten överröstade ljudet av skottet.

SKÅNE 6.3.42

"The noise of the cargo covered the noise of the shot." När jag kom ut i maskinrummet såg jag att maskinens pistonger stod stilla och jag hörde att det blåste i ångvisslan. Jag kom ut i maskin genom ett mycket litet hål från tunneln. Eftersom maskin var stoppad och ingen befann sig där så klättrade jag upp till däck. När jag kom upp på BB-sidan firade de just BB båt så jag hoppade ner i den. Det var Ie styrmans båt. Vi drog upp 4 män och en kvinna som simmade i vattnet och ropade på hjälp. Vi använde ficklampor för att kunna hitta dem i mörkret. Bara timmerman kände sig lite dålig. Beskjutningen började igen 15-20 minuter efter det första skottet. Jag såg bara en ubåt. Elden ombord på Skåne började runt skorstenen men spred sig över hela midskeppspartiet. De enda ljus som använts i livbåten var ficklamprona då de 5 simmande togs upp. Man måste tända lamporna för att kunna hitta dem i mörkret.

Q: Were you ordered to abandon ship?

A: No, nobody ordered to abandon ship.

Q: So why did you leave the ship?

A: I did not wish to sink with the ship.

Q: What made you think the ship was sinking?

A: Everybody had left the ship, something must be happening.

Q: Were you the last man on the ship?

A: I cannot say I was the last man because there was someone on the ropes.

Q: Did you hear the whistle?

A: Yes, and it meant we must go to the boats.

Q: Did your boat at any time try to go back to the Skaåne?

A: Yes, we were drifting a bit and we went back to pick up the carpenter as some of the biys had seen him jump into the water.

Q: did you hear him yelling?

A: O.

Matros Erik Olsson: Stod utkik på backen då ubåten öppnade eld om BB. Såg ingenting före skottet. Vet inte var skottet träffade. Jag väntade till jag hörde visslan, då sprang jag till STB båt. Firade aktertaljan. Vet inte vem som firade förtaljan. 26′från förtaljan till min plats och det var kolmörkt. Jag skötte taljan. Det var c:a 1′vatten i båten när jag firade mig ner i den. Jag slog loss aktertaljan, Såg inte vem som slog loss förtaljan. Jag såg en man som höll på att hala befh över relingen. Jag vet inte vilka som var i båten när jag började fira. Båtsman var i, och en eldare, och fröken Ahl, och andra. Jag vet inte hur vattnet kommit in i båten, men jag vet att den kom ner på rät köl. Jag kunde se att stäven gick ner fortare än vad jag kunde fira aktertaljan.

Q: Did any of the men picked up complain about being thrown out of the boat

HEMLIG

SKÅNE 6.3.42

by poor handling of the bow line?
A: Yes, they did.
Q: Which ones?
A: The boatswain and a fireman.
Q: Did the captain also complain? A: no.
Svårt att säga hur långt bort vi var när Skåne sjönk. 1000 meter så där. Jag vet inte om hon sjönk med aktern eller fören först. Kl var 01. Nån i båten hade en klocka. Jag fick en repbrännskada i vänster hand under firningen när jag släppte ner båten för hastigt.

Matros Pilskog: Stod till rors när skottet om BB kom kl 19.45. Ie styrman frågade mig:" Var det en torped?" - "Ja, jag tror det", svarade jag. Sedan grep Ie styrman handtaget till maskintelegrafen och blåste även i visslan signalen " alle man till livbåtarna." Allt var mörklagt och vi styrde vid tillfället kurs 164° magn. Det var en mörk natt. Jag kom i BB båt som tog upp 5 av besättningen ur vattnet. Skåne sjönk kl 01 med stäven före.

Matros Malmquist: Låg och läste i kojen i sin hytt om BB i backen. Hyttkompisen var på vakt. Hörde skottet men det var ~~svagt~~ ett svagt ljud och han brydde sig inte om det. Hörde sedan visslan och de andra spinga i gången utanför. Gick ut och tittade. Ingen visste vad som hänt men signalen betydde "take to the lifeboats." Sprungit midskepps i mörkret. Skulle ha firat förtaljan till STB båt men någon annan hade tagit den, ryssen, Chakine. Jag klev över aktre blocket för att hjälpa Olsson. Jag ville hjälpa Chakine men han knuffade undanmig. Jag sa till Olsson att fira fortare för stäven går ner mycket snabbare. "Jag kan inte", sa han," för hon hänger här i aktern." Jag kapade då repet som höll aktern. När jag kom ner i båtenhade alla fllit ur ochjag föll själv överbodt men kravalad mig tillbaka upp i båten igen. Den var halvfull med vatten. Jag drog upp befh somklagade över att han förlorat väskan med sina papper. Den fanns inte i båten. Måste ha sjunkit. Jag såg inte Skåne sjunka, såg bara elden slockna. Jag såg 2 ubåtar tydligt. De signalerad till varandra med röda och gröna ljus.
Q: Did you at any time try to get back to the Skåne? A: no.

Matros Chakine: Talar dålig engelska, annars bara ryska. Gav sin adress som 41 Skipper Straat, Antwerp:Belgium. -Satt och spelade kort i däcksfolkets mässrum när jag hörde skottet. Gick ut på däck för att se vad det var. När jag hörde ångvisslan blåsa gick jagtillbaka till min hytt och hämtade knivo ch ficklampa men glömde passet och pengarna. När jag kom upp på båtdäck BB fannjag att STB båt delvis firats i aktern men det

SKÅNE 6.3.42

var ingen som skötte förtaljan. Så jag försökte fira förtaljan, fast jag egentligen hörde till BB båt. Taljan hade fastnat. En annan man, jag vet inte vem det var, tog förliga linan ur mina händer och jag klev upp på relingen och fick loss härvan. Under tiden släppte den man son tagit förtaljan efter för snabbt så att båten stupade i vattnet med fören först och alla föll ur och kom i vattnet. Jag skrek till aktre taljemannen att låta gå! Sedan släpptes båten ner även med aktern. Jag gick över till BB-båten och firade mig ner i den på aktertaljan. Förtaljanhade redan kastats loss. 2 man kom efter och vi kastade loss. Såg ubåtar och spårljusammunition.(Tracer bu( )ets) Jag tror dat var 2 ubåtar som signalerad till varandra. BB båt plockade upp 5 man och en kvinna ur vattnet. Timmerman hade varit länge i vattnet och var helt utmattad. Så fort jag hade kommit ner i BB-båten varsk( )de jag 3e styrman att STB båt är vattenfylld, och vi började plocka upp folk som ropade i vattnet. Skåne sjönk kl 00.55

Crew List

(H)

Befh Sven Mauritz Cronberg, Pålsjögatan 45,Hälsingborg, 10.2.92
Ie styrman Jörgen Michael Riis, Klampenborg, Danmark, bosatt: 633 Lexington Way, Burlingame, California, 24.11.13
2e styrman Birger Odegaard, Holmestrand, Norge,21.11.08
3e styrman Karl R.Olofsson, Göteborg, 17.10.02
Telegrafist Karl Hugo Yngve Lundahl, Gtbg, 26.7.93 (10.10.41 Glasgow)
Steward Eric Georg Halfdan, Gtbg, 9.1.05
Ie kock Eric Frummerin, Falkenberg,28.5.12
2e kock Torgny Torhard,Stockholm, 28.6 10
Stewardsbiträde Tore Essen-Möller, Göteborg, 13.6.15
Stewardess Karin Astrid Bengtsson, Göteborg, 1.9.09
Stewardess Eva Irene Ahl, Göteborg, 18.4.14
Salonsguppassare Karl Axel Malmros, Karlshamn, 25.1.04
Båtsman Robert John Andersson,Gtbg, 12.5.16
Timmerman Axel Heilman Larsen, Odense, Danmark , 16.9.94
Matros Erik Hjalmar Törnwall,Hunnebostrand, 19.11.00
Matros Hippolyte Chakine, Statslös ryss, "no home", 28.1.89
Matros Erling Nordby, Norge, 30.7.22
Matros Arent Gilroy Pilskog, Aalesund, Norge, 19.9.17
Matros Einar Tryggve Malmquist, Visby, 13.11 14
Matros Erik Olsson, Strömstad, 1.5.13
Matros Audley Foster,Stake Bay, B.W.I, 23 years old (E.)
Lättmatros Inge Ragnar Lundahl, Helsongborg, 24.8.22
Chief Claes Gustaf Tage Mark, Göteborg, 24.6.07

Forts.

HEMLIG

SKÅNE 6.3.42

Crew List forts

Ie maskinist Knut Ingwald Hägglund, Skönsmon, Sundsvall, 13.9.07
2e maskinist Jöns Oscar Jönsson, Ystad, 25.10.85
3e maskinist Johannes Elusalu, Tallinn, Estland, 10.12 88
Donkeyman Bror Lindskog, Göteborg, 15.5.96
Smörjare Hilding Georg Grandin, Tumba, 5.2 12
Smörjare Reginald J. Pottisep, Tallinn, Estland, 13.10.13
Smörjare Johan Ragnar Eklöv, Varberg, 1.10.15
Eldare Wilhelm Johannes Olsen, Norway, 27.8.17
Eldare Oskar Edvin Sköld, Kilafors, 13.7.96
Eldare Karl Oskar Jönsson, Malmö, 25.11 01
Eldare Antonius Leonardus van Haaren, Rotterdam, 2.12 12

KK memorial 28.12 42 Ej för publicering

Påskrivet ; " Har ej föranlett åtgärd från sjöåklagaren.Berglund 11.1.43"
Orsak: Krigsförlisning orsakade av artillerield från 2 u-vattensbåtar av okänd nationalitet.

Ex officio
Bo Bergström

Last: ej uppgivet
Däckslast: Styckegods. ((Tanks, Flygplan och armélastbilar))
Inte ett ord om Lewismaskingevären på bryggan. Inga detaljer läckte ut.

Meddelande om Skånes krigsförlisning inkom till KK 18.3.42 via Setterwall, UD, som emottagit telegrafiska rapporter fårn beskickningen i Washington av innehåll att etc. (Se sid 9)

Beskickningen,Havanna,31.3.42, till UD,Sthlm

Hans Excellens, Herr ministern för Utrikes Ärendena

Sedan konsulatet i San Juan numera till beskickningen inkommit med rapporter rörande torp. av ss Skåne, får jag härmed vödsamt å bilagda utdrag återgiva en del detaljuppgifter som torde erbjuda intresse i saken. - På förfrågan har beskickningen meddelat konsulatet att rapport om sjöolycka och sjöförklaring måste avgivas samt sjöförhör hållas.Konsulatat har hittills endast till beskickningen insänt rapport om sjöolycka vilken rapport härmed vördsamt närslutes i 2 ex f.v.b. till kUngliga KK och erederiet. - Konsulatat ehar upplyst att samtliga svenskar och danskar av sjöfolket, tillhopa 25 personer (23 svenskar, 2 danskar) anhållit om förpassning till NY, enär några möjligheter till ny hyra iche erbjöde sig i San Juan,samt att av dem 19 personer från NY önskade vidare förpassning till hemlandet. Trots att uppgift om de exakta kostnaderna för

SKÅNE 6.3.42

transporten San Juan-NY av ifrågavarande 25 personer icke hit inkommit har beskickningen för avsikt att påskynda avresan, till härvarande avdelningskontor av the New York & Cuba Steamship Co inbetalat 2100 dollars eller det belopp som konsuln approximativt angivit utgöra biljettkostnaderna. Nämnda fartygsbolag uppehåller nämligen jämväl en reguljär förbindelse mellan San Juan och NY, och enligt konsulns uppgift är sjöfolkets transport avsedd att äga rum med en dylik lägenhet. Om denna anordning har konsulatet omedelbart u-rättats. - Åtgärder för beredande av bostad och uppehälle för sjöfolket under väntetiden i San juan hava, efter vad konsulatet inberättat, vidtagits av Amerikanska Röda Korset. Beskickningen har anmodat konsulatet att hit för granskning insända räkning avseende ifrågavarande 25 personer, varefter beskickningen skall tillhandahålla medel för betalning av dessa kostnader. Beträffande övriga länningar av besättningen har konsulatet anvisat att om deras belägenhet underrätta respektive konsulära represenattioner på platsen.

Erik Wisén

Bilaga, se nedan:

Utdrag ur skrivelse från konsulatet, San Juan, 10.3.42 till Sv. Beskickningen i Havanna, Kuba.

(H)

--------- That the Skåne was en route to Bombay, India, from NY City. This ship was first stopped by a shot across the bow at baout 8.00 p.m on March 6th, and that the crew was given time to take to the lifeboats before shelling continued. We understand that the shelling took place over two intervals and that the crew at one time attempted to return to the boat but were forced to withdraw when she was again subjected to gunfire. It is understood that the Skåne sank about 12.00 P.M. that night .Captain Cronberg with his crew of 31 men and 2 women, despite difficulties in the lowering of one boat, all got safely awaay in 2 lifeboats. On March 8th, USA ss Ipswich, of the Waterman Line, sighted the 2 lifeboats and without incident rescued all passengers aboard same. At about 8.00 p.m. on March 9th the Ipswich arrived at San Juan. We enclose a list of the entire crew aboard the Skåne. As it has become the custom in these cases, immediately upon arrival, the local red cross took under it's care the entire crew ofthe Skåne. They have been placed in different hotels in the city of San Juan, and their immediate needs have been supplied. We understand that this consulate will later receive a bill from the red cross covering exact expenditure made by them for. the relief of these people........

(Bilaga 2)4) sjöolycksrapport och crew list)

SKÅNE 6.3.42

KK till UD, Stjlm 14.8.42

Herr notarienMöller,KK, översände 14.8.42 Skånes sjöförhörsprotokoll till byråchefen J.Setterwall, UD

"Herr byråchef! Enligt vår telefonöverenskommelse idag får jag härmed översända sjöförhörsprotokollet rörande ångf. Skånes krigsförlisning. Beträffande fartygets armering ber jag få hänvisa till sid.2 i protokollet över förhöret med befh Cronberg. Protokollet torde få återförväntas till KK? "

"Strängt förtroligt " svar, Sthlm 21.11.42

Herr notarie! Med återställande av det vid Eder underhandsskivelse den 14 sistlidne augusti månad fogade protokollet rörande ett med anledning av ångfartyget Skånes krigsförlisning förrättat sjöförhör, får jag - för strängt förtrolig kännedom - meddela, att vederbörande befh genom försorg av Sjöfartskommittén 1939 komma att erinras om de mycket allvarliga konsekvenser av att armeringsförbudet för avtalsfartygen icke iakttages med den yttersta noggrannhet. Man synes därför vara berättigad att hoppas att det som inträffat å Skåne icke kommer att upprepas.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall

UDHP80c 3516 San Juan- New York

Besättningen 34 man avmönstrats 2.4.42 varvid 29 av dem anmälde avmönstring under protest. Konsulatat i Havanna lagt ut 4243:98 pesosoöfr underhåll oc hemförpassning av 23 svenskar och 2 danskar vilka sänts från San Juan till NY med ett fartyg tillhörigt Ward Line ltd

---

SKN EIII225 Inget sjöförhösprotokoll

Brev UD till SKN 11.3.42

Direktör Rogberg,SKN: För strängt förtrolig kännedom har jag äran meddela att UD från beskickningen i Washington mottagit ett Telegram av innehåll att ångf. Skåne -regnr 6515 - den 9 innevarande månad förolyckats å 22 50′N- 6" 10′W efter artilleribeskjutning. Av telegrammet framgår att besättningen 34 personer ,varav 2 kvinnor, blivit räddade.

Med utmärkt högaktning
J.Setterwall

Assurans

SKN utnetalat 2.250.000 kr 11.4.42 till red AB Skåne samt en revers på 225.000 frigiven 14.8.42. Därtill hyresersättningar 7619:23 för tiden 7.5.- 20.8.42

SKÅNE 6.3.42

Effekter

SKN betalt 18675 kr för effekter till rederiet 31.8.42 samt 2331:47 för instrument den 14.9.42
Vid avmönstringen i San Juan den 2.4.42 utbetalades effektersättningarna genom befh försorg. Rederit utbetalat 22087:50, SKN ersatt 18675:-
Skrivmaskin, guldur, radio, kameror vanligt förekommande i listorna
Befh förlorat kläder mm för 5432:80 samt instrument för 1709:47
Han fick lagenlig ersättning plus 3000 på en effektförsäkring i Fylgia.

UD H-60-K Temnaren räddat 8 norrmän

9.3.42 på morgonen på N 26 03′- W 67 57′räddade lejdfartyget Temnaren 12 man på 2 flottar från norska ss Gunny Av Bergen som torpederats den 2.3 på resa Trinidad -USA med malmlast. Gunny sjönk på 20 sekunder. 14 man borta. 8 av de överlevande var norrmän, inkl befh Otto Henrichsen. Temnaren var på resa Göteborg (avgått 21.2) till Progrero och Vera Cruz.

Fredh/Lundahl T.Fredh:Utanför spärren (Lysekil 1983)

Jag hann varken känna kamraterna eller båten för efter 6 dygn var resan slut," berättar lättmatros Inge Lundahl,Hälsingborg,som i mars 42 var med när Skåne sänktes.Lundahl hade i NewYork mönstrat på Skåne,bla. tillsammans med en del kökspersonal från Kungsholm. Skåne hade lastat krigsmateriel med däckslast av tanks och flygplan, Resan skulle gå ner mot Västindien och sedan mot Indien. Båten gick mörklagd. Efter 6 dygn upptäcktes Skåne av 2 Italienska ubåtar. Lundahl låg till kojs när han hörde ettskott.I nästa ögonblick gick fartygslarmet och alla rusade upp pådäck.Lundahl, Suert, en kock och en stewardess gick i en livbåt. Lundahl hade dessutom att bära på en väska för kapteten. Det var mörkt. En rysk matros som skulle fira livbmten missade med några törnar med påföljd att båten föll i vattnet. I faller ramlade de 4 i vattnet. Där tvingades Lundahl släppa kaptenens väska som höll på att dra ner honom. Alla hade dock kommit i de 2 livbåtarna som rodde bort från Skåne som då sänktes av ubåtarna. Båtarna satte segel och upptäcktes nästa dag av en gammal rostig amerikansk ångare Ipswich. Besättningen var inte pigg på att gå över till Ipswich som var på väg till NY. Ubåtsfaran! Vi bad ångarens telegrafist att tala med Coast Guard i Puerto Rico om vi inte kunde sättas iland där. Skånes besättning inhystes på hotell på Puerto Rico och fick genom konsuln pengar att köpa kläder. Efter en månad reste besättningen till NY på en amerikansk passagerarångare.

SKÅNE 6.3.42

SÄNKT AV Italienska ubåtar

Rohwer anger Skåne som sänkt av Italienska ubåten Finzi, Ugo Giudice på N. 20 50'- W 62 05'. Attacken inledd kl 01.50 CET. Skånes befh har givit positionen som N.22 50'- W.60 10'.
LLoyds War Losses asnger lasten till 10242 ton styckegods, inkl tobak. Samma dag som Skåne sänktes blev Norska Amerikalinjens ms Tönsbergsfjord på 3156 brton på N 31 22'- W 68 5' på resa från Bombay till NY via Cape Town and Trinidad med last av bomull, the, jute och gummi. De 33 ombv räddade.

Hemkomst

2e maskinist Oskar Jönsson kom till Gtbg 27.5.42 med m/t Capella

Historik

Laståıngarepå 4585 brton byggd 1021 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L. 115,2 B. 16,5 (Ex Boren) Tillhörig Red AB Skåne (Kapten Hans julius Lundgren) i Hälsingborg, som inregietrerades den 7.5.41 och i april hade inköpt Boren från Transatlantic i Gtbg för 2.125.000:- kr. Samtidigt sålde Transatlantic systerfartyget Roxen till red AB Sigyn i Hälsingborg varvid hon fick namnet Sigyn och krigsförliste den 9.8.42. Det tredje systerfartyget Tolken krigsförliste 12.5.42, så alla 3 gick asamma år. - Boren var det första i serien, sjösatt 16.3, lev. 18.5.21 för Australien-linjen. Boren hade rum 3 inrett som frysrum för 600 ton kött, medan Roxen saknade fryslastrum. Shelterdäckat, lång,hög back med manskapsinredning i 2 plan, en för däcks- en för maskinfolket. Elliptisk akter . 5 luckor, 2 master, 2 par bompålar, 12 winschar. Befälsinredning i ett sammanhängande däckshuskomplex på sh.däck ävensom kök, mäss etc grupperat kring gångar åt sidorna. Salonginredning längst föröver med befh hytter därovan på undre bryggdäck. 3 cyl. 2150 ihkr ångmaskin. 11 knop. Stor tvärskepps box för bunkers. 3 ångpannor. - 1924 räddade Boren i Atlanten besättningen från barkskeppet Maguy av Bordeaux. -Transatlantics tidigare ss Boren min-sprängdes 21.6.42 som Eknö. - En tidigare Hälsingborgsångare Skåne (ex Dauntless) byggd 1884 i W.Hartlepool och tillhörig Otto Hillerström blev vrak 30.11.15 efter grundstötning wid Whitby Rocks på Englands ostkust på resa Sthlm-Calais med trävaror.

Ian A.Millar

AMERICAN REPORT ON SINKING OF ss SKANE

Swedish freighter Skane, chartered by Ministry of Shipping in England, was attacked by gunfire at 19.45 on March 6th 1942 when she was on a course 165 dgrees, 9 knots, blackened out.Weather was clear, sea choppy, good visibility. 2 submarines attacked, one on each side

SKÅNE 6.3.42

Only one shell was fired beforethe crew abandoned ship. About 15 rounds were fired. SSS-signal was first sent but without a reply. The vessel was 4528 tons and was sunk by the Italian sub Finzi. All 34 crewmen abandoned ship in 2 lifeboats. They were picked up at 12.00 on March 9th by ss Ipswich. The sub was described as of the Italian Micca-class.The chief officer on watch ordered ship to be abandoned without consulting the master.The ship stayed afloat for about 5 hours after the crew left. It is believed she was boarded.

BELLATRIX 14.3.42

MASKIN- OCH INREDNINGSSKADOR EFTER MINEXPLOSION AKTERÖVER I TYSK CHARTER.

Journalutdrag.

Fre 13.3.42 kl 07.30 avgått från Oslebshausen med lots och kontroll ombord, destinerad i barlast till Harburg. Djupg F 8'- A 12' 13 ombv
12.25 skiftat lots vid Bremerhaven och 13.10 förtöjt i Nordschleuse i Bremerhaven i väntan på medföljande marinkontroll.

Lör 14.3 kl 07 avgått med lots & kontroll ombord.Vind SO3,klar luft. Kl 10,38 en kraftig explosion under akterskeppet och en vattenpelare sköt upp c:a 5 meter akteröver på STB låring. Stoppat maskinen. Pejlat Auser Jade fyrskepp i SW½S,avstånd ca 3/4 mil, och Roter Sand i OSO 3/4 O. Rundpejlat. En hel del utrustning och inventarier sönderslagits. Skador i maskin. Då inget läckage kunde förmärkas fortsattes resan 10.50. Kl 19.48 förtöjt i Alte Schleuse i Brunsbüttel på grund av is och mörker.

Sön 15.3 07.05 avgått från Brunsbüttel och 13.50 förtöjt i Parkhafen.För utrönande ax huruvida ytterligare skador uppstått i maskin och på fartyget måste en noggrann undersökning göras.

H.Olsson
1e styrman

Sven Molin
2e styrman

J.Turesson
Befh

MASKINDAGBOKEN

Lör 14.3 kl 06.38 avgått Bremerhaven.Kl 10.38 förmärktes en kraftig stöt under maskinrummet. Stoppat maskin 10.39. Fortsatt resan 10.50.
Vid explosionen lossnade reservkolven för huvudmotorn från sitt fäste och föll i durken,varvid den böjdes något. Oljesamlaren under fotogen-& oljetanken kröktes. Aktra durkplåtarna böjdes något och underliggande vinkeljärn slagits loss i svets fogarna. Aktra upphängningsbandet kring aktra startluftbehållaren lossnat och behållaren förskjutits föröver. Halsen å kompressorns ljuddämpare bräckts tvärs av.Oljeståndsglasen å smörjolje- & systemoljetankarna krossats och innan dessa hunnit avstängas gick c:a 60 liter smörjolja och c:a 200 liter systemolja till spillo.En del skador uppstod å reservdelsskåpens träinredning.Inget läckage vid pejling. Kl 19.42 förtöjt i Brunsbüttel.

R.E.Dahlgren
2e maskinist

Yngve Malmström
Övermaskinist

Ingen Crew List

Befh J.Turesson
1e styrman H.Olsson
2e styrman Sven Molin
Chief Yngve Malmström
2e maskinist R.E.Dahlgren
Samt stuert, kock ,2 matroser, en lättmatros,en jungman, 2 motormän = 13 ombv

BELLATRIX 14.3.42

SKADADE SALONGS- & BEFÄLSMÄSSINVENTARIER

Salongen: 5 kaffekoppar med fat, 1 kaffekanna, 1 gräddkanna,2 salladierer, 1 1 såsskål, 4 tallrikar, 3 thekoppar,4 thefat, 1 stort stekfat, 7 st dricksglas, 5 snapsglas, 1 karaffin, 2 glassalladderer, 3 ölglas, 2 vattenglas, 4 glasassietter.

Befälsmässen: 4 kaffekoppar med fat, 1 thekanna, 1 gräddkanna, 1 karott,1 soppterrin 1 såsskål, 4 flata tallrikar, 3 äggkoppar, 2 thekppar med fat, 1 glaskaraffin, 4 dricksglas. Kronor 179:38

SKADADE INVENTARIER

1 klosettstol & 2 tvättfat i porslin krossade
3 tvålkoppar av porslin krossade.
1 spegel i kaptens hytt och en i övermaskinistens hytt krossade.
1 öljetermometer krossats.
1 radioapparat ur funktion.
Navigationsbordet i styrhytten spräckts.
10 glödlampor gått sönder.
Spiselplattan med ringar spräckts.
Kompassernas deviation förändrats. Kronor 975:-

Generalräkning

Rederiets generalräkning till SKN 25.9.43 slutade på 2104:38 kr varav 950:- för reparation vid Kockums. Eftersom Bellatrix var assurerad i Tyskland betalade SKN den 17.10.43 endast kr 17:20 = 1/100-del kasko.

SÅAF:s UTREDNING 5.11.42

En del skador hade,enligt tysk uppgift, reparerats i Hamburg efter besiktning där och sedan ersatts av Tyska Staten.En del mindre skador i maskin reparerades av fartygets folk, Rederiet anskaffat glas och porslin o.dyl varefter räkning sänts till tyska vederbörande. Bellatrix dockats vid Kockums 24.10.42 där följande arbeten utfördes: Durkplåtarna akterut å upphöjda durken i maskin losstagits, riktats och återinlagts med bärjärnan svetsade på plats. Läckande växlar i bordläggningen om STB ovanför klosettventilen samt nedtill om BB omnitats. En klaffventil å STB klosettavlopp ompackats. Reservkolven för HM uppsatts och fastklammats.Klamman fastsvetsats. Propellermotorns fundamentsbultar undersökts och dragits sär så behövligt. Propellern avtagits,propelleraxeln utskjutits,undersökts i svarv och åter fastsatts i sitt läge.Propellern påsatts. Kostnad: 950 kr.

Trelleborgs Ångf.Nya AB till SKN 23.3.42

Vi ha idag erhållit meddelande att mt Bellatrix den 14 ds på resa Oslebshausen-Harburg erhållit skador på grund av en magnetisk mina som exploderade 5 meter bakom fartyget.
(Journalutdrag insänts till SKN 1.4.42)

BELLATRIX 14.3.42

Bellatrix hade en del småhaverier vid samma tid som minsprängningen, av vilket något kan finnas på KKFc III och innehålla crew list.

HISTORIK

Se SOLBRIS 6.7. 44 - minsprängd.

Bellatrix på 535 ton dw var det minsta av de 5 tankfartygs om Trelleborgs Nya Ångf AB 1941-44 hade tidsbefraktade för tysk räkning med försäkringen täckt i Tyskland. De andra fartygen var Hamal, Pollux, Procyon och Rigel Bellatrix gick i tysk kustfart med olja för Kriegsmarines räkning.

BRÆGELAND 17.3.42 90% krig.

SABOTAGE I NEWYORK ORSAKAT BRAND I KYLLASTRUMSSEKTION 3 PÅ RESA TILL MONTEVIDEO.

Rapport-

Avgick New York lör 28.2.42 destinerad till Montevideo med last av 3654 ton styckegods. På fördäck tomfat, 48 ton, till en meters höjd, säkrade med plankor, surrningar och wires. Djupg F 21'5''- A 21'10'' 26 ombv.
Tis 17.3. kl 10 f.m observerades att eld utbrutit i kylrumssektion 3 då fartyget befann sig på lat S 23 40'- long W 41 39' c:a 60'från land. Vind StO 6 Beaufort, sjögång med slingring och något överspolning. Mulen luft, siktbart. 2e styrmans vakt.
Brandsakdor på garnering och korkisolering i kylsektion 3 & 5 vartill korkisoleringer i kylsektion 2,3,& 5 skadats av vatten, ev även i nr 1 och 4. C:a 5 ton last utsatts för vattenspolning. Trolig orsak: kortslutning.

Montevideo 23.3.42
Evald Palmgren
Befh

Journalutdrag

Lör 28.2 kl 20.10 avgått från New York.

Tis 17.3 kl 10 upptäcktes brandrök från luftröret till kylrumssektion 3. Med vissa mellanrum har vatten medelst slang nedsläppts genom detta luftrör som i övrigt hållits stängt. Även isnläpptes vatten genom öppningen för termometern från maskinrummet. Flänsning av last har företagitsså att dörrarna till brandrummet åtkommits och tätats. Vid försök att sänka temperaturenmedelst kylning genom toppslingorna brast tilloppsröret vid skottet mellan kylrum 2 och 3. Kl 10.16 ändrat kurs till WSW på kompassen. Kl 11.21 sakta fart på grund av överspolning av 3ans lucka som öppnats för flänsning av last till däck. Kl 11.28 ändrat kurs till SW igen. - Kl 13.40 ändrat till NW för att gå till Rio de Janeiro som nödhamn i händelse elden inte skulle visa sig kunna begränsas, utan visa tendenser att breda ut sig. Kl 16.43= logg 5000. Ändrat kurs till SW igen enär det anses att eldhärden nu ej längre får lufttillförsel. Kl 17 ökat till halv fart. Kl 18.45 slagit full fart. Kl 20.15 iakttogs ökad rökutveckling varför vattenslangen åter nedsattes genom luftröret. Kl 20.20 sakta fart. Kl 20.25 stoppat maskin 69'syd Rios inlopp. Kl 22 och 23 spolat vatten genom luftröret 5 minuter varje gångg.

Ons 18.3 Kl 05 efter flänsning av last öppnades dörren till brandrummet och spolades med brandslangen. Efter ytterligare flänsning av last föreföll elden kontreollerad där kl 07.30, men kl 09.40 iakttogs att eld utbrutit även i kylsektion nr 5 - främre sektionen om STB - varför kursen ändrades till NOtN. Full fart sattes för att uppnå Rio. Kl 10.06 visade det sig att även elden i sektion 5 troligen skulle kunna kontrolleras varföfr maskin stoppades i avvaktan på resultatet av släcknings arbetet även å detta brandställe. Kl 10.50 full fart med kurs på Montevideo.

Lör 21.3 12.08 anlänt till Montevideo utan att något som helst inträffat som kunde

BRAGELAND 17.3.42

tyda på att elden i kylrumssektionerna inte skulle vara helt släckt.

Sön 22.3 Assuransens beskktningsman undersökt skadorna i 3ans kyllastrum.

Montevideo 23.3.42

Befh

MASKINDAGBOKEN

Tis 17.3 sakta fart 11.25. Halv fart 17.08. Full fart 18.49. Sakta fart 20.24. stopp 20.28 legat med stoppad maskin resten av dygnet.
Stigande temperatur avlästs och journalförts 12.15- 24 i frysrum nr 3 och på akterkant av STB-sektionen. Kl 12 insläppt i frysrum nr 3 60 kg kolsyra. Kl 16.30 insläppt i frysrum nr 3 30 kg kolsyra. Kl 24 temperatur i nr 3 = 40°.

Ons 18.3 högsta uppmätta temperatur i frysrum nr 3 = kl 04 43½°.
Stand by i maskin 06.15,sakta fart framåt 06.20, halv fart 07.58, full fart 09.45,stopp 10.10, stand by 10.40, sakta fart 10.44, halv fart 10.50, full fart 10.55.

CREW LIST

Befh Evald Kaleb Palmgren, Victor Rydbergsgatan 40,Göteborg, f-84 (12.4.38)
1e styrman Ivar Wiberg, 45 år
2e styrman Bertil Holtze, Malmö,f-05 (1937)
3e styrman Gustaf Fahlander, 32 år
4e styrman Börje Söderström, 33 år
Chief Hjalmar Samuelsson, Sthlm, f-92 (Febr 39)
1e maskinist Martin Lindebäck,Marstrand, f- 91
2e maskinist Johannes Rasmussen, 30 år (Dansk)
3e maskinist Henning Blomberg , 43 år
Stuert Gottfrid Ohlsson, 42 år
Kock Ragnar Frisk, 33 år
2e kock Gunnar Bengtsson, 39 år
Mässuppassare Stanislaw Kusojc, 37 år (Polack)
Timmerman Tage Bengtsson, Stenesdal, f- 00 (1939)
Seaman Peder Murberg, 26 år (N)
Seaman Vilho Laaksonen, 24 år (Finsk)
Seaman Henning Nilsson, 39 år
Seaman Ingvar Karlsson, 36 år
Seaman Erkki Orava, 22 år (Finsk)
Seaman Anders Krogh, 29 år (Dansk)
Elektriker Rune Persson, Göteborg, f- 15 (-42)
Motorman Josef Svensson, 36 åt
Motorman Gerhard Nilsson, 26 år

Forts.

BRAGELAND 17.3.42

Crew list forts

Motorman Lars Karlsson, 22 år
Motorman Erik Augustsson, 48 år
Motorman Alf Petterson , 22 år

Sjöförklaring på konsulatet i Montevideo 24.3.42 kl 08

Generalkonsul E.F.Paulsen.

Befh Palmgren: Godset i kylrummet bestod huvudsakligen av räknemaskiner, kassaregister,radioapparater och leksaker, inget som kan självantändas. Vattenskadorna på godset överstiger inte 25% av totala varuvärdet i kylru nr 3.Dock har vatten inträngt i kylrum nr 2 genom durken till c:a 6" höjd med motsvarande genomdränkning av godset.Korkisoleringrn i hela rum 3 totalförstörd av vatten och delvis i nr 2 och 5.Assuransens ombudsman lutar åt uppfattningen att elden orsakats genom kortslutning. Mellan kylx rum 5 & 3 upptäcktes under släckningsarbetet en luftläcka som bidragit till att försvåra släckningen,men genom den rök som kom genom denna luft-läcka uppmärksammades att eld utbrutit även i kylrum nr 5. Kylrummen ligg er vägg i vägg.

2e styrman Holtze: Eldhärdarna hängde tillsammans i den gemensamma väggen mellan kylrummen. Sabotage kan tänkas föreligga,men härvidlag kan vittnet ej ge några riktlinjer, Eldhärden låg c:a en meter från lufttrumman i kylrummet. Självantändning skulle kunna tänkas genom möjligheten att olja från tidigare laster kan ha trängt ner från mellandäcket i korkisolering-en.

Chiefem Samuelsson: Eldhärjningarna begränsade till den gemensamma väggen och en del av taket. I övrigt vattenskador. Kortslutning är utelsutet enär ingen ström var påslagen på kyllrummems ledningssektion,varken för ljus eller fläktar alltsedan avgången från NY. Ifråga om sabotageteorin uppgav Samuelsson att vid flänsning av last å STB däck ungefär rätt ovanför kyl-rummen nere i mellandäck anträffades vid omflyttning av några tomfat under ett av faten ett hampliknande föremål indränkt i en beckartad massa som så såg ut att ha brunnit.Detta föremål hade chiefen tagit vara på och förvara de det fortfarande ombord.På kylrumsinstallationen torde inga skador ha uppstått utom ett brustet rörtill en kylslinga.

1e maskinist Lindebäck: Ingen oförsiktighet av någon ombordvarande orsakat branden. Nedkastandet av en cigarettfimp genom luftröret kan inte ha or-sakat branden som uppstått långt ifrån lufttrumman. Kortslutning omöjlig. Ljus och fläktar avstängda sedan New York.

Elektriker Persson: Sabotage tänkbart. Gnistor från en fimp i lufttrumman skulle ha flugit vidare 3 meter innan de orsakat brand,vilket inte före-faller möjligt.

BRAGELAND 17.3.42

SJÖFÖRKLARING I GÖTEBORG DEN 9.11 42 kl 14 .

Till denna kompletterande sjöförklaring ingav befh en ny rapport ,daterad Göteborg 3.11.42,som skiljer sig från den tidigare genom att 1) lasten upp-ges till "diverse styckegods och ett lag tomma järnfat på större delen av fördäcket" ,2) vädret uppges som "vind NO 2, smult vatten." Som antaglig or-saktill olyckan står det:" Enligt befh första antagande olyckshändelse, senare framkomna omständigheter tyda på sabotage."

Sakkunniga: Hamnkapten Sven Lundmark & lotskapten K.P.Kullander:Inga frågot.
Från KK, Bo Bergström.
Från SKN: Advokat Mårten Henriques.
Från SÅAF: Advokat Johan Ramberg.

Befh Palmgren: Efter av Svenska Orientlinjen företagna ytterligare utred-ningar har jag kommit till den uppfattningen att sabotagehandling mycket väl kan ha orsakat branden. Under ett tomfat på däck påträffade chiefen en bomullssudd indränkt med någon sorts oljasom gjort att bomullen själv-antänts.Denna bomullssudd, som var tämligen förkolnad men på grund av dålig lufttillförsel inte helt uppbränd, tillvaratogs av chiefen.Vid närmare över-vägande av de förhållanden som nu råderi åtskilliga hamnar och i synnerhet i New Yorks hamn har jag funnit det alltmer sannolikt att en sabotör gått ombord å fartyget och osedd av vakter berett sig väg till det frysrum vari elden uppstått. Detta tum var vid olika tillfällen folktomt och därför har det varit mycket lätt för en person iförd vanliga arbetskläder att smyga sig dit och ostört nedlägga antändningsmaterial. Jag anser det möjligt att en sådan person på däck råkat tappa en impregnerad bomullssudd. Han kan ha haft en oljedränkt trasselsudd i händerna utan att det väckt någon upp-märksamhet. Att en fimp i lufttrumman skulle orsakat branden får helt av-skrivas eftersom det inte uppstod några brandskador i nedre ändan av luft-trumman eller i dess närhet. Befh varit tjänstledig av hälsoskälalltsedan sjöförklaringen i Montevideo.Chiefen och 1e maskinisten för befh omtalat att de på insidan av korkisoleringen funnit spår av något ämne som de för-modade kunde ha självantänt under de 15 dygn som, då branden upptäcktes, hade förflutit sedan avgången från NY.Om sabotage skulle föreligga misstänk-er befh inte någon av fartygets besättning.

Chiefen Samulesson: Kan inte finnas någon annan antaglig orsak till brandens uppkomst än att sabotage förövats. Jag ~~haxxxade~~ hittade sudden indränkt med någon okänd massa under ett tomfat på fördäck under flänsning av däckslasten för att bereda plats för rumslast.Sudden var förkolnad men inte helt uppbränd. Jag ropade till befh på bryggan att jag hittat något som såg misstänkt ut.Jag tog hand om sudden, lade den i en rentvättad glasburk som senare lämnades till sjöassuradören i Buenoas Aires. De el-

BRAGELAND 17.3.42

ektriska kablarna i brandrummet undersökts både i Montevideo och Buenos Aires. Det konstaterades att ingen ström varit påsläppt till fläktarna eftersom fläktarna sedan länge varit borttagna. Däremot hade i NY ström varit påsläppt på belysningsledningarna .Ingen skada upptäcktes på ledningarna bortsett från lite sot. Lasten i brandrummet lossade i Buenoas Aires. Här konstaterad jag tillsammans med SÅAF:s ombud och Lloyds expert eldhärdens närmare utseende. På främre delen av bordväggenpå STB sida strax under fen förliga inspektionsluckan för korkisoleringen syntes 2′från durken och upp mot luckan en förbränd rand i trägarneringen, c:a 1 dm bred. Ovanför denna rand hade det förkolnade partiet å trägarneringen utvidgat sig och förbränt ett område på för- och akterkant av randen. På grund av min erfarenhet är jag säker på att självantändning inne i korkisoleringen är utesluten och det är min övertygelse att någon släppt ner något självantändbart ämne genom inspektionsluckan.Luckan är rekatngulär, 10x15 cm, fäst i trägarneringen medelst 4 träskruvar som lätt kan på-och avskruvas. Timmerman, som nu är i Sydamerika,yttrat att han sett märken efter en skruvmejsel varföf det verkar som någon manipulerat luckan. I NY var det kallt vid avgången men då branden utbröt var fartyget söder om ekvatorn och värmen stark,vilket befrämjat en gradvis självantändningsprocess. Mycket lätt för en arbetsklädd sabotör att gå ner i kylrummet utan att vaäcka uppmärksamhet. Om sudden undersökts i Buenoas Aires är inte bekant.

1e maskinist Lindebäck: Bildat sig den uppfattningen att ingen annan antagbar orsak finnes till branden än att den varit anlagd.Jag instämmer helt och fullt i chiefens synpunkter. Då den inre vägg i kylrum 3 som vetter mot fartygssidan tagits ner i Buenos Aires upptäcktes en brandrand rakt under inspektionsluckan.Den började 2-3′över durken.Denna förkolnade rand iakttagits inifrån kylrummet även innan väggen borttagits.

Befh,Chiefen och 1 maskinisten samstämmigt förklarat att vid sjöförklaringen i Montevideo hade ingen av dem haft anledning anta att sabotage förekommit. Lasten hade då inte varit borttagen. Inspektionsluckan var belägen c:a en meter från angränsadne kylrum nr 5.Sedan elden uppkommit i närheten av luckan hade järnskottet mellan rum 3 och 4 upphettets och antänt korkisoleringen även i rum 5.

KK memorial 23.12 42

Vissa svårförklarliga omständigheter som hava kommit i dagen efter olyckan tyda på att sabotage föreligger. Undersökningarna ge vid handen att det vill synas som om fog funnes för att ett brott föreligger.

Ex officio

Bo Bergström

BRAGELAND 17.3.42

SKN medgivit 90% krig

I brev till SKN 9.11.42 från Göteborg refererade advokat Mårten Henriques sjöförklaringen, omnämnade att SÅAF:s advokat Ramberg hållit förhör med de 3 befälspersonerna före själva förhöret, och att allt talade för att en sabotör genom inspektionsluckan släppt ner något självantändbart ämne under uppehållet i New York 18 dygn innan branden utbröt.
SKN enligt protokoll 27.6.44 fastställt haveriet som till 90% krig .
Dispache given i Göteborg 4.12 44.
SKN 29.12 44 ersatt SÅAF med 90.557:81,följt av ytterligare en utbetalning på 109:84 den 30.5.45. Haveriet slutreglerat 29.3.45

SKNEII Disp

DISPACHE, Göteborg 4.12 44

Tage Zetterlöf på SÅAF:s begäran avgivit dispache rörande småhaverier 1940-42. Brandskadorna reparerades i New York 12-27.5 42 vid Bethlehem Steel Co för 21709 dollars inkl skador från 4 smärre kajkollisioner och ovanbordsskador från en resa Vladivostok-Montevideo jan 42.
Det mesta av isoleringen botttagits i rum 3 och ersatts med ny inkl ny ledning av saltrör och övrig utrustning. I rum 4 och 5 hade vatten förstört isoleringen på akterskottet och delar av isoleringen på bordläggningen om STB inkl garneringen. I rum 2 och 3 återstod att reparera de el ledningarna. Skadorna i rum 1 och 2 reparerats i Buenos Aires.

HISTORIK

Se Brageland 1.1.43 Torpederad och sänkt.

VASALAND 27.3.42

ÖVERRASKANDE BOMBFÄLLNING I MÖRKER MOT UPPLYSTA LEJDFARTYG I NORDSJÖN.

Egna noteringar

Detta intermezzo finns inte dokumenterat på SKN, ej heller på KK. En sammanställning av två kontrollofficereres rapporter till Chefen för Marinen i UD:s arkiv ger ingen klar bild av skeendet. Sannolikt finns fler akter om detta på andra UD-avdelningar. En hemligstämplad lastlista för Vasaland på UD H-1545 (Laster Göteborgstrafiken) dokumenterar att Vasaland den 22.1. 1942 avgick från "Brittiska Indien" destinerad till Göteborg via Trinidad med en last av 3809,381 ton styckegods.

Lastat i Colombo: 1872.895 kg kokosolja, 10-667 kg kokosfibrer, 411605 kg rågummi, 47393 kg kokosfiber, 15935 kg ingefära, 37604 kg kokosgarn, ~~34797~~ 34757 kg Kardemumma, 6033 kg kardemumma, 142295 kg the.

Lastat i Kalkutta: 744733 kg jute, 31793 kg torra hudar, 207024 kg myra--bolaner, 80170 kg ricinolja, 416 kg bagage.

Lastat i Cocanda: 167061 kg kokosfiber.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Vasaland, kontrollofficer kapten Carl Cassel, vagick 8.3.42 från Port of Spain, Trinidad, och anslöt sig lördag 21.3 med Gullmaren vid punkt A. Fortsatt resan tillsammans,under mörker fullt upplysta med alla nationalitetsbeteckningar belysta. Gullmaren, kontrollofficer kapten H.Mörner, hade avgått från New York den 14.3. Onsdag 25.3 kontroll vid Färöarna. Gullmaren lämnade kontrollen kl 16 och återförenades kl 18.10 med Vasaland varefter resan fortsattes. Under onsdagsdygnet 26.3 hände inget utöver att en drivmina siktades från Vasaland kl 07.30 på lat N 62 - W 1 20′

VASALAND

Fredag 27.3.42 kl 20.45 å lat N 57 20′- long O. 04 20′med kurs ost utsattes fartygen för bombfällning av ett tyskt plan trots att fartygen gick med all anbefalld belysning tänd. "Jag befann mig under däck", skriver kapten Cassel " då jag plötsligt kände en våldsam chock i fartyget och rusade upp på bryggan. Min första tanke var att vi kolliderat med ett vrak eller dylikt. Då jag kom upp på bryggan visade det sig att ett plan med tända lanternor kommande akterifrån på låg höjd, sannolikt fällt en bomb som detonerat i vattnet. Planet passerade c:a 200 meter BB om Vasaland.Det hade närmast sig akterifrån på stor höjd men dykt ner akter om Vasaland och därpå troligen fällt bomben.Ingen hade dock i mörkret iakttagit bombfällningen." Då mästerlotsen Vesting,Göteborg,embarkerade i Kristiansand för återresan hem,berättade han att en tysk kontrollofficer samma dag sagt till honom att "det var visst en flygare ute och hälsade på de båda fartyg som anlände hit idag." Flygaren skulle ha sagt till officeren att han skulle ha riktat in sig på

VASALAND 27.3.42

Vasaland som han trodde gick sist i formeringen. Officeren hade frågat lotsen om någon ombord blivit skadad.Jag anhåller att protest måtte avgivas till Tyska Regeringen för det inträffade", skrev Cassel.

GULLMAREN

Fre 27.3 kl 20.27 GMT på lat N 57 30′- O. 4 21′siktat ett plan kommande norrifrån och dykande i riktning mot en linje mellan de båda fartygen.Omedelbart härefter förmärktes en kraftig explosion å BB sidaså att fartyget kraftigt skakade. Något vattenuppkasy kunde ej ses i mörkret. Planet gjorde en lov mot Gullmaren och försvann i obekant riktning.Nationalitet okänd. Något läckage förmärkts vid pejlingar. Omedelbart efter explisionen erhölls från Vasaland radiouppmaning att gira hårt STB. -Lördag 28.3 kl 07 siktat Norska kusten som angjordes vid Vestergapet och kort därpå inpasserat genom detta. Kl 11.30 gått in på Kristiansands redd och efter kontroll ankrat kl 16 på anvisad plats. Fartyget mörklagts. Radiostationen förseglats. Livlig flygaktivitet. Flyglarm av kort varaktighet en gång under natten. Sön 29.3 lättat ankar och avgått kl 06. Kl 14 siktat Väderöbod. Överflugits av ett tyskt plan. Passerat svenska gränsen kl 15.30. Styrt längs kusten så nära som isen medgav. Siktat ett flertal tyska bevakningsfartyg c:a 2′från svenskt vatten. Passerat in vid Vinga på kvällen. Löpt in i Göteborgs hamn kl 22.

Data — Egna noteringar

Motorfartyg på 2709 brton byggt 1934 vid Eriksberg i Göteborg av stål. L 1() B. 14 Tillhörigt Ångfartygs AB Tirfing (Dan Axel Broström) i Göteborg. Inredning för 12 passagerare. Systerfartyg till Vingaland, bombat i brand den 8.11.40, och Vikingland som förliste 27.8.1958 som Dalsland utanförParanagua. - Vasaland hade svrtmålat skrov medan Vingaland var Orientlinjens första helt vitmålade fartyg. Vingaland avslutade 1935 V-serien.Shelterdäckat, med halvback och häckakter, 5 rum med 5 luckor, varav nr 3 inbakad i båtdäcket mellan bryggan och skorstenen. 2 master och ett par bompålar (til lucka 3). En 6-cyl 2-takts dubbelverkande B.& W-motor på 3700 ihkr vid 100 varv/min. 14,6 knop. Se Vingaland 8.11.40 för ytterligare data.
Vasaland hade inga andra krigshaverier 1940-45 än bombfällningen 27.3.42 och var i alla avseende ett lyckosamt fartyg. Vasaland kom utanför spärren 9.4.40 och kom hem till Göteborg först 29.3.42 med sin Last från Indien,varvid Boreland löpte ut som utbytesbåt. Vasaland låg sedan upplagd till krigsslutet 1945 i Göteborg. I juni 1947 såldes Vasaland till South-African Shipping Enterprise i Capetown.

Tillägg

Vasaland hade inredning för 12 passagerare i 8 enkel- & 2 dubbelhytter med

VASALAND 27.3.42

matsalong, lounge, verandakafé och litet bibliotek. Vid försäljningen 1947 ägde flaggskiftet rum i Durban 30.6.47 med ett cocktailparty för 80 gäster på däck. Med namnet Aelo insattes hon i trafik Capte Town- Buenoas Aires. 1949 namnbyte till Kaapland i samband med att fartyget övertogs av South Africa Lines ltd i Kapstaden. 1954-55 nytt namn Harma. Såld 1955 till Greek South American Line Shipping CO SA i Pireus och omdöpt till Mykinai.

HEMLIG

ARA 8.4.42

SÄNKT AV MAGNETMINA I KONVOJ VID BORKUM.

Rapport

På resa Göteborg- Kristiansand- Rotterdam i barlast. Djupg. F.7′- A.12′6″ 550 ton wb. 23 ombv.
Ons 8.4.42 kl 19.45 minsprängd under gång i konvoj med tysk marinlöjtnant på bryggan lat N. 53 38,2′- W. 6 07′. Laber W vind, någon sjöhävning, klar sikt. Magnetmina. 6 man allvarligt, 4 lättare skadade. Övergavs efter explosionen p.g. av läckor och skador. Tyska marinfartyg sökte bogsera Ara mot land men hon sjönk kl 23.45 den 8.4. Skeppsdagboken förlorad.

Berättelse över Aras förlisning

Avgick Göteborg kl 14 sön 29.3.42, anlände Kristiansand kl 22 tis 31.3 avgick i konvoj lör 4.4 kl 06. Anlänt till Altenbruch redd, Elbe, kl 18 sön 5.4 för att invänta avseglingsorder från marinen och konvoj till Rotterdam. Ons 8.4. kl 07 lättat ankar med Elbelots ombord. Passerat Cuxhaven kl 08 varvid Begleitofficer(en marinlöjtnant) och signalmatros kom ombord. Gått in i konvoj om 5 fartyg med eskort av 6 förpostbåtar. Ara gått in som nr 2 i STB kolonn. Lämnat lotsen i närheten av Elbe II fyrskepp. Efter passage av ElbeI-bojen fortsatte konvojen västvart under BO:s ledning och följande marinens kursanvisningar. Ständig eskort av jaktflygplan. Under f.m något frisk W vind med motsjö, avtagande mot e.m. Kl 91.45, vattendjup 26 meter, inträffade en oerhört våldsam explosion till synes midskepps STB, troligen en magnetmina. Maskinen stoppade i explosionsögonblicket då bärlagren i tunneln bräcktes och propelleraxeln kröktes. Maskin- och panntopp fylldes av rusånga från brustna rörledningar , vatten forsade akterifrån in i maskin och eldrum, alla luckor och skärstockar kastades upp i luften och föll ner i rummen. Vakten i maskin omedelbart tagit sig upp på däck. STB utsvängda livbåt bräcktes itu på mitten och hängde obrukbar i dävertarna. All inredning i hytter och kök slogs totalt i spillror och bordläggningen över hela fartyget sönderspröngdes genomgående i växlar och nitrader. På bryggan befann sig Ie styrman, den. tyske signalmatrosen och rorsmannen, matros Hellgren. Ie styrman och rorsmannen fick ut-och invärtes skador då de kastades omkull. Vakt i maskin hade Ie maskinisten, smörjare Hedberg och eldare Wallstedt. Ie maskinisten blev svårt sakada. Av de övriga ombv skadades donkeyman, lättmatros Otto Andersson och jungman Sixten Olsson. Skador som dock ej för tillfället inverkade nämnvårt fick befh, eldarna Olsson och Wallstedt och jungman Emanuelsson. En förpostbåt stoppade och avvaktade i närheten xåxxxx medan konvojen fortsatte. De värst skadade buros till BB livbåt som klargjorts och sedan sjösattes och roddes över till förpostbåten där skadorna blev

ARA 8.4.42

förbundna för tillfället. Befh, BO, signalmatrosen och 10 man stannade kvar ombord på Ara som sjönk alltmer med akterskeppet. Någon pumpning var intemöjlig på grund av brustna rörledningar och rusångan i maskin. De ombv övergav fartyget i BB lillbåt. Av skeppshandlingarna räddades endast mätbreven, certifikaten, sjömansrullan och maskindagboken. Skeppsdagboken kunde inte åtkommas i Ie styrmans totalt demolerade hytt. Alla besättningens person- och ransoneringskort förlorades. Förpostbåtens befh meddelade att han beordrat 2 andra marinfartyg till platsen för att ta ombord Aras folk, och eventuellt försöka bogsera fartyget mot land. Dessa 2 fartyg kom till platsen efter ca en halvtimme. Ett av dem tog ombord de skadade samt 13 man och satte kl 20.45 kurs på Borkum. De övriga 10 av Aras folk roddes över till Ara och gick ombord för att hjälpa till med bogseringen som det andra fartyget genast inledde. Efter endast 10 minuter kade Ara häftigt över åt STB och hotade kantra varför de ombv i all hast måste lämna och gå över i marinfartyget. De hade under tiden hunnit rädda något av sina tillhörigheter som medtogs. Bogseringen hade inte stora utsikter att lyckas p.g av det långa avståndet till land, och wirarna sprängdes flera gånger eftersom fartyget inte kunde styras. Kl 23 uppgavs alla försök att rädda fartyget. Marinfartyget låg kvar tills Ara sjönk med aktern före kl 23.45.Det fortsatte sedan sin patrulltjänst till följande morgon då kurs sattes mot Borkum där alla från Ara landsattes kl 09. Livbåtarna hade under inbogsering till Borkum vattenfyllts och gått förlorade. (BB båt och BB lillbåt) De övriga 13 hade landsatts i Borkum vid midnatt där en marinläkare genast beordrade Ie styrman, Ie maskinisten, donkeyman, lättmatros Andersson,matros Hellgren och jungman Olsson till Marinens sjukhus. Jungman Emanuelsson fick benet omsett, och förbundet för yttre skador. Transporten av de skadade var särskilt svår enär flygangrepp ägde rum och total mörkläggning rådde. De andra fick nattläger i em militärbarack. - Tors 9.4 avreste alla utom de på sjukhus inlagda med tåg till Emden med ankomst dit kl 15. Ingen omedelbar fara för någon av de på sjukhuset inlagda. Firma Midgard ordnat logi och mat och ombesörjt utresetillstånd etc. Befh sökt läkare för sina skador och eldare Olsson fått yttre sår förbundna. - Fre 10.4. vid middagstid avrest till Hamburg, möttes kl 19 på stationen av konsulatets utsände och anvisades nattlogi. - Lör 11.4 kl 09 avresa från Hamburg. Kom med Trelleborgsfärjan kl 22. Logi i Trelleborg. Sön 12.4 Befh till lasarettet i Trelleborg där skador på ryggen och höger ben konstaterats. Eldarna Olsson och Wallstedt uppsökt lasarettet och fått tilsägelse att hållas under läkaruppsikt efter hemkomsten Avmänstring Mån 13.4 i Trelleborg. Befh anmält sig till sjöförklaring 14.4

ARA 8.4.42

Sjöförklaring i Trelleborg 17.4.42 kl 11

Sakkunniga: Gottfrid Lindgren & sjökapten August Nyberg

Befh: Inget att tillägga utöver rapporten.

2e styrman: Befann sig under däck utanför sin hytt STB vid explosionen i färd med att måla en list. Stått på knä och därför inte skadats. Knall en var oerhört skarp, hela fartyget kastades uppåt och ristades sedan upp och ner. Så gott som genast tänkt att det var en magnetmina. Han var bland de 10 som rott tillbaka till Ara för att bistå vid bogseringen. När de kommit ombord var rum 3 vattenfyllt till 1/3-del, i rum 2 stod inte vattnet fullt så högt. Maskin fylld av ånga. fartyget hade slagsida 20-25°. Blomberg då insett att Ara måste gå till botten.Försökt ta sig in i Ie styrmans hytt för att rädda dagboken men det visade sig omöjligt. Allt var söndersplittrat i en ogenomtränglig bråte under däck.

Chiefen Persson: Låg på soffan i sin hytt och hade nog blundat till när explosionen kom. Knallen varit mycket stark och allt hade vräkts omkull. varvid han blivit lätt skadad. Tagit sig ut ur hytten och sökt ta sig ner i maskin men rusångan gjorde det omöjligt.Han insåg att ingenting var att göra.

Matros Andersson:Låg och läste i sin koj akterut. Stöten var mycket kraftig. Genast tagit sig upp på däck. Enligt hans mening hade ingenting kunnat göras för att rädda fartyget.

Smörjare Hedberg: Vakt i maskin, stod på baksidan av maskin vid explosionen. Det var en oerhörd knall.Ljuset slocknade, alla durkplåtar kastade upp och ånga började rusa ut ur bräckta rörledningar.Blivit fastklämd i mörkret och lyckats göra sig loss först långt om länge. Lejdarna var nerrasade och ångan gjorde det omöjligt att ta sig upp till däck. Slutligen hade han i beckmörkret lyckats finna den s.k. tunneln och hade genom denna tagit sig upp på däck. Även på däck var allt raserat.

KK memorial 7.5.42 Ej för publicering

En magnetmina av allt att döma orsakat explosinen

Ex officio Bo Bergström

Crew List (Adresser SKN) Egna noteringar.

X Befh Johan Abrahamsson, Vadensjö, 22.12 86 (Sept 36,från övertagandet)
x Ie styrman Sven Eskil Pernbo, Bromma, 19.2.93 (låg helt förlamad juni 42)
2e styrman Carl Wilhelm Gotthard Blomberg, Skålgatan 8,Lilla Essingen,10.5.006
3e styrman Börje Oscar Söderling, Hästgatan 14,Visby, 8.6.11
Chief Albert Emil Persson, Victoriagatan 6 ,Härnösand, 6.3.97
x Ie maskinist Richard Andersson, Brunnsgatan 6,Gtbg, 6.2.89

Forts

ARA 8.4.42

Crew list forts

2e maskinist Karl Gustaf Petterson, Sveagatan 18,Gtbg, 13.1.98.
Stuert Hilding Karlsson, Villa Frankell, Vegeholm, 26.12 09
Kock Oscar Algot Julius Andersson, Björksgatan 34,Gtbg, 15.6.01
Mässuppassare Karl Kristian Ferdinand Johansson, Oliverdalsgatan 6,Gtbg, 5.10.14
Matros Edvin Rudolf Andersson, Nedre Siretorp 8, Sölveby, Blk, 29.7.15
Matros Per Erik Lennart Petterson, Hasselkvistvägen 39,Hammarbyhöjden,%Holmén, 27.9.13
x Matros Sigfrid Hellsenius Hellgren, Gtbg, 4.3.04
x Lättmatros Otto Ivar Andersson, Essingebrogatan 7,Sthlm, 1.4.17
Lättmatros Gilbert Valentin Håkansson, box 84,Bräkne-Hoby,Blk, 7.11.23
x Jungman Gunnar Sigurd Emanuelsson, Götabergsgatan 6,Gtbg, 8.9.22
x Jungman Sixten Olsson, Härra, Agnesberg,Säve, Bhl, 29.12 22
x Donkeyman Karl Gunnar Johansson, Sollentuna, 21.11.98 (+ i Vänersborg dec 44) 29.12.44
Smörjare Axel Frithiof Nicolaus Hedberg, Bergsstigen 8,Gtbg, 6.12 93
Lämpare Karl Birger Jansson, Lundagatan 44,% Ekman, Sthlm, 16.10.19
Eldare Karl Evert Wallstedt, Hornsgatan 52,4tr, Stockholm, 8.6.17
Eldare Fritz Olof Olsson, Skolgatan 15,Göteborg, 11.11.97
Eldare Torsten Per Olof Andersson, Box 438,Skönsberg, 20.12 13

x = skadade

UDHP80c 3516

Telegram Hamburg till UD 9.4.42

2 Ångf. Ara av Stockholm minsprängt vid Borkum 0.4 och sjunkit pkt besättningen räddad införd borkum 6 skadade kvarstanna därstädes pkt övriga beräknas anlända Hamburg fredag och hemsändas via Sassnitz-Trelleborg = Bjoerck

Dito 18.4.42

3 mitt 2 Ie maskinist Arvidsson lättmatros Andersson jungman Olsson hemsändas söndag via Sassnitz övriga skadade beräknas kunna lämna Borkum Marine Lazarett mitten maj = Bjoerck

---

SKNEIII 227 Totalförlust

SKN 13.7.42 ersatt rederiet för totalförlust 740.000:- kr plus en revers på 290.000 ,löst 19.8.42

Effekter

SKN betalat 13640:75 den 13.7.42

Befh för ovanlighetens skull i sin lista tagit upp:

Räddade effekter

1 st mindre resväska med fartygets dokument 10:- 1 st överrock 100:-
2 st kostymer 250:- 1 ställ underkläder 30:- Skjorta,hatt,skor 45:-
Fickur 155:- Marinkikare 300:-

ARA 8.4.42

Effekter forts

Befh förlorat kläder för 1335:-, sextant 250:-, kontanter 21:25

Ie styrman i sin raserade hytt förlorat allt inkl. Zeisskikare 235, Aga-Baltic radio 380, Norstedts uppslagsbok 48:-

2e styrman räddat med sig: Remington skrivmaskin, en bättre kavajkostym, trenchcoat, uniformsmössa, vintermössa i skinn, en kavaj med byxor, ylletröja, arbetskängor, ett par tjocka yllestrumpor, vardagsskjorta, 1 ställ underkläder. Men förlorat för 1145:- inkl 1 8-rörs radio värd 300:-
3e styrman förloart för 883:50, men räddat: en sjösäck, en portfölj,vaktkappan, 2 skjortor, 5 ställ underkläder, 1 par skor, 1 par gummistövlar, byxor med kavaj, 2 ylletröjor, 3 slipsar och 2 par strumpor = 256:-
Chiefen: Förlorat för 1151:- inkl radio 250,klocka 65, hålfotsinlägg 15 glasögon 22, strykjärn 13, böcker 75, kakhiksotym 25. Han räddade: 1 tvål och 3 näsdukar 2:50, en yllevästm 3 skjortor, 3 ställ underkläder, ett par kängor, hatt, byxor,rock, överrock,väst,kavajkostym,uniformsmössa.
Ie maskinisten förlorat för 761:- inkl verktyg, glasögon och en Atlas. Räddat: Mössa,överrock, regnkappa, 1 kostym, 1 ställ underkläder, 1 arbet skjorta, 1 par skor, 1 par strumpor, klocka 25, plånbok, portmonnä, en ring värd 40:-
2e maskinisten:Förlorat för 751:75 inkl vigselringen 45, börs med 4 kr. Räddat: 1 kostym, filthatt, lågskor, skjorta och kalsonger, handskar, sommaröverrock, fickur 50:-
Stuert förlorat för 1432:25 ,inkl 1 Mare turistradio 185:-,bordslampa12:-
Räddat: överrock, kostym, skor, underställ, 2 skjortor, skinnrock, hatt byxor, 4 vita rockar, armbandsur.
Kocken förlorat för 1612:50 (Kungsradio 235, vigselring 50, klocka 62, 24 vita förkläden 72, 8 lakan 48, aängöverkast 8, draperier 12)
Räddat: Katt, överrock, kostym, strumpor, tofflor, pullover, ett par atbetsbyxor, en tröja, allt i en mindre resväska.
Mässuppassaren: Förlorat för 737:- bl.a en ny ksotym 180, överrock 125:-
Räddat en undertröja, ett par kalsonger, ett par strumpor = 12:-
Matros Edvin Andersson: Förlorat för 744:50 (Armbandsur 85)

Räddat 1 sämre kostym, överrock, stövlar, 1 par skor,skinntröja,1 skjorta arbetsbyxor, hatt, slips, 1 par strumpor,halsduk, 1 underställ,1 skjorta
Matros Hellgren: Förlorat för 769:- inkl vigselring 45:-
Matros Petterson: Förlorat för 770:- räddat en sämre kostym, överrock, hatt, skor, skjorta ,slipsett par hängslebyxor.
Läättmatros Andersson: Förlorat för 757:65 (1 par förgylda maschetknappar ~~Räddat~~ 20, svinlädershandskar 22, veckarklocka 8:50, morakniv 2:50)
Räddatkostym, rock, arbetsskjorta,arbetsbyxor,arbetsblus,gummistövlar.

ARA 8.4.42

Effekter forts

Lättmatros Håkansson: Förlorat för 697:- (Tobak,pipa, ramar odyl 40:-)
Räddat: kostym, skjorta, slips, kaslonger, oljeställ, undertröja,keps, arbetsbyxor, arbetströja, stövlar, 7 par strumpor.

Jungman Emanuelsson: Förlorat för 736:- (slät guldring 40:-)
Räddat: kavaj, byxor och stövlar.

Jungman Olsson: 748:- (Psalmbok 16,50, väckarklocka 4:50)
Räddat: blåbyxor, blåblus, strumpor, arbetsskor, underkläder.

Smörjare Hedberg: Förlorat för 510:- Räddat: 1 gammal kostym,keps,underställ

Donkeyman: Förlorat för 625:- inkl fickur & väckarklocka 60:-

Eldare Wallstedt: Förlorat för 921:- (Vigselring 55:-)
Räddat: Arbetsbyxor och skjorta, lågskor. "Enär min hytt var alldeles demolerad kunde jag ej rädda något därur."

Eldare Olsson: Förlorat för 521:- (Rökverk och pipor 12:-)
Räddat: Byxor,kavaj, hatt, skor,gabardinrock ochunderkläderna.

Eldare Andersson: Förlorat för 534:- Räddat: kostym, skor, strumpor,tröja.

Lämapre Jansson: 859:- (Klocka 72:-, förlovningsring 35:-)
Räddat: "Sysselsatt med lämpning i kolboxen och ej räddat något."

Egna noteringar

Spisen kastades i motsatta skottet

Det var fortfarande dagsljus och gott väder vid explosionen,Rorsmannen, matros Hellberg, slungades baklänges och spräckte en halskota mot kartbordskanten och Ie styrman Pernbo kastades mot nakterhuset och skadade ryggraden. Hellberg måste, helt förlamad i båda benen, bäras till livbåten. Smörjare Hedberg, som 1914-18 varit med om 2 minsprängningar, blev fastklämd av durkplåtar i det becksvarta maskinrummet.När han kommit fri fann han lejdarna nerrasade och maskintoppen fylld av rusånga. Tog sig ut genom escpaetrunken från tunneln, ropade på hjälp och blev snabbt hämtad. Kocken undgick en säker död genom att han just gått ut på däck för att hämta en spann vatten då explosionen inträffade och den glödheta spisen vräktes in i motsatta skottet och antände kabyssen. Förödelsen ombord var total. I Borkum fördes de 6 svårast skadade under flyglarm till Marinelazarett Borkum där Ie styrman gipsades helt och hållet.Ännu i juni låg han kvar, helt gipsad och oförmögen att röra sig. Matros Hellbergs förlamning släppte efter 2 timmar och han återvann hälsan.Hans närmaste kamrat på sjukhuset varit en engelsk flygare som var helt gipsad sedan nästan alla ben i hans kropp brutits vid störtningen. Hellberg kom den 27 maj till Trelleborg med Sassnitzfärjan. üDonkeyman Johansson omkom i dec 1944 med Venersborg.

ARA 8.4.42

Historik

Laståangare på 2208 brton byggd 1921 vid Collingwood Shipbuilding Co Ltd i Toronto,Kanada av stål. L.76,6 B 13,3 (Ex Holmewood, Mathiasen Trader, Holmewood, Novadoc, Norman M.Paterson, Canadian Pathfinder) Tillhörig Red AB Arafart (A.R.Appelquist) i Stockholm. Inköpt sept 1936 som Holmewood från Casper,Edgar & Co i W.Hartlepool. 3650 dw 960 ihkr Sjösatt 1921 i Ontariosjön som Canadian Pathfinder för Canadian National SS Co i Montreal Såld 1923 tillPaterson SS Co i Fort Williams,Canada, och hette först Norman M.Paterson sedan Novadoc. Fick 1928 vid försäljning nmnet Holmewood som hon behöll ävenefter försäljning 1932 för 600 pund till Casper,Edgar & co i W.Hartlepool.-Som svensk döpt till ARA efter rederiets direktörs initialer, dir, Axel Ragnar Appelquist. Befh Abrahamsson förde Ara hela tiden under svensk flagg.- 28.8.37 kolliderade Ara iBrunsbüttel med ss Teresia Schiaffino av Genua och fick STB ankare intryckt genom bordläggningen och stäven bräcktöver åt BB-

PROCYON 11.4.42

SKAKAT AV TRE MINEXPLOSIONER I TYSK KONVOJ UTANFÖR JYLLANDS VÄSTKUST

Rapport

Avgick tisdag 7.4.42 från Hamburg i konvoj destinerad till Oslofjorden i tysk tidsbefraktning. Last av 11359 ton bensin och olja ((för räkning Luftwaffe,Kriegsmarine och Wehrmacht i Norge)) Djupg F 26′- A 28′6″ 36 ombv. Lör 11.4 kl 15.50 och 17,45 utanför Jyllands västkust i starkt eskorterad tysk konvoj skakats av tre minexplosioner.Vind SW3, sjö2, god sikt. Konvojofficer ombord. 3e styrmans vakt i första fallet, 1e styrmans vakt i andra fallet. Skador: div. läckage vars omfattning ännu ej kunnat konstateras,

Journalutdrag

Tis 7.4 kl 21 avgått från Hamburg under lots ledning assisterad av 3 bogserbåtar.

Lör 11.4 kl 15.50 förmärktes 2 våldsamma skakningar i skrovet samtidigt spm 2 minexplosioner observerades c:a 200 meter för om fartyget.Kl 17.45 åter en minexplosion med våldsam skakning. Huruvida någon skada uppstått å fartyget kunde vid tillfället ifråga inte konstateras.

Mån 13.4 06.50 ankrat på Kristiansands redd för att invänta order. Efter ankomsten märktes att fartyget var läck.Pejlat samtliga tankar och konstater at att nivån i några av bensintankarna sjunkit. Kl 10 lättat ankar och fortsatt resan med lots ombord.

Tis 14.4 09.45 förtöjt å anvisad plats vid Fagerstrand.

Sön 19.4 kl 03 fartyget utlossat.Vid beräkningen uppskattades att omkring 100 ton av bensinlasten förlorats genom läckage.

Ombord 19.4.42

N.Davoust, 2e styrman — Bert Dewár, 3e styrman — A.M.Eberhard, Befh

---

Ingen Crew List

Befh Allan Marino Eberhard, Birger Jarlsgatan 26,Limhamn
1e styrman -
2e styrman N.Davoust
3e styrman Bert Dewar, Trelleborg, 29 år
2e maskinist Erland Mauritz Öberg, Malmö, 40 år
Samt ytterligare 31 man.

SJÖFÖRKLARING VID OSLO BYRETT 25.4.42 (Oslo Tinghus)

Eftersom Procyon var assurerad i Tyskland och gick för Tyska staten hölls sjöförklaringen i det ockuperade Oslo. Protokollet inkom till KK 4.5.42. De hörda var befh, 3e styrman och 2e maskinisten.

PROCYON 11.4.42

Vid minexplosionerna hade skrovet " skaket voldsomt og rystet svaert. Maskineriet stoppats av vakthavande 2e maskinist Öberg "uten ordre fra broen. Som fölge av rystelsen knektes et stag paa BB hjelpemotors lyddemper. Dessuten ble et knerör paa kaskadetanken knekket. 2e maskinisten lät stoppa maskin fordi han trodde at fartöyet hadde gått på en mine." Sjöförklaringen rörde även smärre plåt- och propellerskador spm Procyon fått i svår packis på resa i barlast Köpenhamn-Hamburg den 7.3 mellan Drogden och Möen och en kollision 10 3 i isen då pansarskeppet Schlesien skulle bryta loss fartyget. Procyon fick då skador tvärs tank 9 BB.Några plåtar och spant böjdes och en mindre läcka uppstod. Procyon kom 30.3 till Waldhafen i Hamburg för provisorisk tätning. Den 5.4 förhalade fartyget till Petroleumhafen och började lasta för Oslo.

K memorial 11.5.42

Procyons läckspringning torde hava berott på att flera nitnaglar i under vattenskroppen skräckts vid de våldsamma minexplosionerna i fartygets omedelbara grannskap på e.m den 11 April.

Ex officio
Bo Bergström

SKNEIII 227

BESIKTNINGSINSTRUMENT

Ingeniör Sten Haeger besiktigat 11.5.42 vid Procyons dockning vid Eriksbergs varv i Göteborg. En stor del av naglarna och växlarna i lasttankarna befunnits vara läck. Värmeslingorna i en del tankar skadade i stor utsträckning. Lastledningarna likaså skadade och läck. Dessutom observerades skador i maskin, särskilt å huvudmotorerna där fundamentsbultarna måste dragas och delvis förnyas bl.a

Specifikation

Tätning av läckande naglar & växlar i förpik, djuptank, tankarna 1-5, förliga & aktra kofferdammerna, pumprummet och tankarna 6-9,crossbunkern 5:ans sommartank och bordläggningen i maskinrummet.
Reparation av värmeslingorna i tankarna 6-9 STB, med delvis nya slingor och ompackning av flänsarna.
Dito reparation av värmeslingorna i BB tankar 1-8 med delvis nya rör.
Alla lastledningar tryckprovas och repareras.
Pumprumsventilerna justeras.
Spolledningen på akterdäck förnyas delvis.
Ny klinometer i pumprummet.
Reparation av gaskontrollen på bryggan till lasttankarna.
Huvudmotorerna: Mellan axlar & bärlager i båda motorerna uppriktas och alla fundamentbultar dragas, 8 st förnyas.

Forts

PROCYON 11.4.42

STB hjälpmotor: kamaxeln repareras.
BB kompressor: ny koppling
Ljuddämparen: Stag repareras.
Kaskadtanken: nya knärör
Radioomformaren: uppriktas och justeras.
Roderboxen: Nya bultar för glandern

Rep. kostat 30480:- kr

Dessa krigsskador utfördes åtgärdades i samband med rep av omfattande civilriskskador. (Se sjöförklaringen)
Procyon låg vid Eriksberg 6.5.- 9.6.42 varav i docka 11.5- 2.6.

Assurans

SKN symboliskt ersatt rederiet med 1/100-del kasko. Tyska Staten betalat allt övrigt.

SST 7.5.42 Omnämnt men med diffusa detaljer.

Svensk Sjöfartstidning skrev den 7.5.42 att Procyon nyligen haft en besvärlig resa " till och från Kontinenthamn".På sydgående fastnat i isen och rammats BB av ett pansarskepp som skulle assistera varvid en mindre läcka uppstått. 4 dygn senare "på hemväg"(!) kom Procyon in i "farofyllt vatten" och skakades av 2 minexplosioner. Senare inträffade åter en minexplosion nära fartyget. Vid ankomst " till Skandinavisk hamn" konstaterades läckage i några lasttankar ur vilka c:a 100 ton bensin läckt ut och förlorats.

Historik

Se Procyon 16.5.40 och 7.10.41

Procyon,Rigel, Pollux,Hamal och Bellatrix,alla tillhörige Trelleborgs Nya Ångf AB (Jarl Malmros) i Trelleborg gick 1940-44 i charter för Tyska Staten, = Luftwaffe, Kriegsmarine och Wehrmacht. I mars 1943 gick 17 svenska tankfartyg i sådan tidsbefraktning därmed aktivt stödjande den tyska krigsansträngningen under svensk flagg och med svenska besättningar. Procyon,Pollux och Sigrid Reuter var de 3 största fartygen medan Svea Reute Hamal och Rigel mätte endast omkring 1200 ton dw och de övriga var på under 865 ton dw.

HEMLIG

SCOTIA 12.4.42

RÄDDNINGSBRAGD EFTER MINSPRÄNGNING I ENGELSK KUSTKONVOJ.

Rapport.

Avgick London lör 11.4.42 dest. till Tyne i barlast för att där lasta kol. 387 ton wb. Djupg F. 6'9'' - A. 11'7'' 24 crew, 2 manliga passagerare. Minsprängd sön 12.4 kl 18.15 11¾ sjömil rv 100° från Lowestoft fyr. Vind O.3, obetydlig sjö, klart, god sikt. Ie styrman och utkik på bryggan. En man, lämpare Lass, dödad av rusånga i eldrummet, 3 man svårt skadade (Kocken Snygg, lättmatros Harper, smörjare Said). 6 lättare skadade. Alla skeppspapper förlorade.

Avgick London kl 12.15 lör 11.4 med lots ombord. Ankrat kl 16.40 utanför Southend. Lättat ankar kl 07.50 sön 12.4 och fortsatt i konvoj.Lämnat flodlotsen kl 11.15 vid Barrow Deep. Konvojen formerat upp kl 14.10 i 2 kolonner med4 fartyg i varje kolonn och med Scotia sist i BB kolonn. Avståndet mellan fartygen 2 kbl i långskeppsriktningen. 3 kbl i tvärskeppsriktningen. Ordningen i konvojen var god. Kl 18.15 inträffade först en lättare och sedan 3 kraftigare explosioner,troligen i katerrummet om STB. Ångrör i maskinrummet brsuto så att maskin, eldrum och midskeppsgångarna fylldes med rusånga, stb livbåt förstördes, däcet i STB midskeppsgång och köket brast, lukcor och skärstockar i lucka 4 försvunno,flotten på poophustaket kastades överbord och maskin och cirkulationspump stannade. BB livbåt sattes genast i sjön och 21 man gingo ombord i denna. 4 man räddade sig genom att kasta en mindre flotte vid lucka 3 i sjönoch sedan själva hoppa efter.14 minuter efter explosionerna sjönk fartyget med aktern före och utan slagsida. Inga skeppspapper och personliga ägodelar räddades.

((De"manliga passagerarna"var Gunners))
Enl. Lloyds War Losses.
Kan ha haft lv-pjäs ombord!!

London 17.4.42
Eric Corin
Befh

Sjöförklaring på generalkonsulatet i London 17.4.42 kl 14

Sakkunniga: Befh Arthur Martin Linderoth (Ex Milos) & Wilhelm Nordgren bosatt i London.

Generalkonsul Kjell A.Axelsson.

Befh Corin: Varit på bryggan senast kl 18. Höll på att äta middag i salongen midskepps då ca kl 18.15 en detonation hördes i fartyget följd av tre explosioner vilka skakat fartyget våldsamt. Vid den andra explosionen hade hela fartyget lyfts upp och befh kstats upp mot salongstaket och skadat huvudet, vänstra armen och båda benen samt fått 2 tänder utslagna. Genast störtat ut på båtdäck och funnit STB båt sönderslagen.Rusat över till BB-båten och med en yxa kapat surrningstaljan till båten,som var utsvängd,varpå han och några av manskapet firat båten i sjön ca en minut efter explosionerna. Genast lagt ut från sidan med 21 man för att inte

SCOTIA 12.4.42

dras ner i suget.Blivit liggande 20-25 famnar ut från fartyget.Efter någ ra minuter såg man från livbåten 3 man komma akterifrån på fartyget och en man komma ut på däck från maskin. Befh ropat till dem att hoppa överbord och simma till livbåten. Enligt vad han senare erfarit hade 2 av männen varit svårt skadade ,varför de 2 andra , smörjare Claesson och eldare Granström, lämpat en mindre flotte som legat på lucka 3 i sjön. Claesson och Granström hade sedan burit de skadade,donkeyman Fischer och smörjare Sai, bort från akterskeppet som redan delvis låg under vatten och hjälpt dem att ta sig överbord varefter de själva hoppat efter. De hade lyckats simma bort till flotten och hållit sig fast i den tills de efter ca 15 minuter togs upp av en tillskyndande jagare som sedan tog upp även de 21 i livbåten. Konvojen hade eskorterats av 3 jagare och en armerad trålare. En jagare befann sig 3 kbl ut från Scotias SB-sida videxpl. Scotia gått i rak linje efter de 3 framför gående fartygen i kolonnen. På bryggan befann sig vid explosionerna Ie styrman, rorsman lättmatros Loob och utkiken lättmatros Meiyer. Befh ej sett till den omkomne lämparen efter explosionen. Vakth.maskinisten om talat för befh att Lass vid tillfället befunnit sig i eldrummet som fyllts av rusånga så att det varit omöjligt att ta sig dit ner. De räddade land-satts i Great Yarmouth kl 21.15 samma dag och 3 man inlagts på sjukhus. På fråga upplyste befh att Scotia, enligt upplysning å Amiralitetet ,vid expl. befunnit sig 11 3/4 sjömil rv 100° från Lowestofts fyr , men befh var själv av den åsikten att fartyget varit betydligt längre ut, c:a 18-19 sjömil utanför Lowestoft. Befh stödde sin uppfattning på det faktum att man strax före kl 18 enligt hans beräkning skulle haft en viss boj på BB sida, vilken emellertid, trots god sikt, ej hade kunnat upptäckas av någon på bryggan. Amiralitetet upplyst befh att djupet där Scotia sjunkit skulle ha varit ca 19 famnar, men då ångaren sjönk med aktern före verkade hon för befh gå lodrätt ner.Då Scotia var ca 45 famnar lång vore befh därför av den åsikten att djupet varit större än det av Amiralitetet uppgivna.

Ie styrman Malmfeldt: Tillträtt vakten 12.30. Omkring kl 17 hade en av eskortjagarna kommit upp längs Scotia och i högtalare lämnta vissa instruktioner rörande konvojgången, vilka emellertid inte tydligt uppfattats av honom.Scotia följt de båda framför gående fartygen och hållit sig i linje med dessa. Då expl inträffade befann sig Scotia ca en halv fartygsbredd på det närmaste framförgående fartygets BB låring . Ie styrman var i karthytten då hela fartyget lyftes upp av 2 kraftiga stötar ca kl 18.15.Kastats omkull men strax rest sig o skyndat till BB båt som han hjälpt tll att fira i sjön.

Ie maskinist Haavik: Gått på vakten i maskin kl 16. Stod på maskintoppen kl 18.15 och höll på att smörja densamma då 2 explosioner inträffade.

HEMLIG

SCOTIA 12.4.42

Vid första explosionen kastats mot räckverket i vilket han höll sig fast till dess han strax efteråt kunde ta sig ut på däck undan all ånga. Hela maskinrummet fyllts av ånga från en mängd sprungna ångrör till hjälpmaskinen. Dessutom hade han fått ögonen fulla av kolstybb och därför varit förblindad efter explosionen. Lämpare Lass befunnit sig i eldrummet, smörjare Said i maskinrummet. Lass sannolikt skållats ihjäl direkt Ingen sett till honom på däck. Ingen tid att rädda maskindagböckerna. Scotias fart vid tillfället varit 7-8 knop.

Lättmatros Loob: Stått till rors sedan kl 17.15. Flera explosioner kl 18.15 En av cementväggarna runt styrhytten fallit över honom men han hade kunnat ta sig ut på bryggan och till BB båt. Som rorsman hade han på grund av cementväggarna endast haft sikt rakt fram. Styrt i rak linje efter det närmast framför gående fartyget.

Lättmatros Meiyer: Utkik på bryggan om STB. Kastats omkull vid explosionerna och skadat benen. Sedan han funnit STB båt sönersprängd gått till BB båt

Eldare Granström: Befunnit sig i skansen på väg till sin hytt vid explosionerna som var kraftiga. Stått kvar en stund vid trappan enär en massa bössedelar fallit ner runt omkring honom och han trott att det var fråga om ett flyganfall. Då han kommit upp på poopdäck sett att skärstockar och luckor var borta i lucka 4 och att vatten strömmade in i rummet. Fått syn på donkeyman Fischer som låg medvetslös på däck. Förgäves letat efter flytvästar, sedan försökt ta sig till sin hytt för att rädda sina papper men funnit allt raserat därinne. Gått tillbak till däck och med hjälp av smörjare Claesson lyckats anbringa en flytväst på Fischer som de sedan burit midskepps eftersom akterdäck börjat sjunka under ytan. På grund av utströmmande ånga hade G. först inte kunnat se livbåten men efter en stund fått syn på den ett stycke ifrån fartyget. Man hade ropat från båten att de skulle hoppa överbord. Fischer hade nu återfått medvetandet men kunde inte klara sig själv. Granström och Claesson hade därför lämpat en mindre flotte i sjön xxx varefter de skadade hjälpts överbord och alla 4 kunnat hålla sig fast i flottens livlinor tills en livbåt från en jagare nått fram till dem. Scotia sjönk lodrätt ner ca en halv fartygslängd ifrån flotten men intet hade förmärkts av suget då hon gick ner.

KK memorial 23.9.42 Ej för publicering

Orsak: Minsprängning u gång i E. konvoj. exofficio Bo Bergström

I särskilda anmärkningar relateras räddningsbragden och avslutas med:" Claessons och Granströms djärva handling utfördes under uppenbar

SCOTIA 12.4.42

fara för eget liv och vittnar om oförskräckt mod och självuppoffring. Jag får därför vördsamt hemställa att Kollegium ville för detta deras välförhållande utverka belöning i form av medalj i guld i femte storleken med inskription " för berömliga gärningar".

Ex officio Bo Bergström

7

Crew List — Egna kompletteringar

Befh Erik Claes Corin, Godhemsgatan 30,Gtbg, f-98 (25.10.40)
Ie styrman Sven Anton Malmfeldt, Bollnäs, f -08 (26.6.39)
2e styrman Sverre Svendsen
3e styrman Peter Meras (Est)
Chief Nils Frithiof Alderby, Göteborg
Ie maskinist John Haavik, Stavanger, f- 02 (20.9.41)
2e maskinist Ernst Nikolaus Karlsson, Lane Herrestad, Uddevalla
Stuert Claes Emil Öhlander, Gävle,
x Kock Olof Alfred Andersson-Snygg, Stockholm, 8.2.07 (Sjukhus i London)
Kockelev William Zammit,La Valetta, Malta
Mässuppassare James Thomas Farmer (Engelsman)
Matros John Birger Olsson, Långelanda (Var på Magne 14.3.45)
Matros Nils Gustaf Brottman
Matros Valter Georg Karlsson,Västervik
Lättmatros Karl Åke Jansson,Gräsö, 21 år
xx Lättmatros Thomas Harper, 19.1.22 (Engelsman) (På sjukhus i G.Yarmouth)
Lättmatros Jüri Loob, Kihnu, Estalnd, f- 20 (13.3.42)
Lättmatros Nikolai Meiyer, Kihnosaar, Estland, f.07 (26.11.41)
x Donkeyman Ludvig Peter Fischer , Estländare.
x Smörjare Giovanni Said (Maltesare), f. i Cardiff 8.7.07 (Sjukhus Yarmouth)
Smörjare Sven Ingvar Claesson, Gtbg, 23 år (f. 11.4.19) Gtbg sjömanshus 0-698
Eldare Frans Oskar Granström,Härnösand, f-00 (13.2.42)
Härnösands sjömanshus 101. Till sjöss sedan 1919.
Eldare Andres Soop, (Estländare)
Eldare George Dufosse (Engelsman)
+ Lämpare Martin Edvard Lass, 10.11.09 Tallinn -inga anhöriga kunnat spåras.

Samt 2 passagerare — Sjömansrullan förlorad — x = svårt skadad
2 gunners, enligt Lloyds War Losses (Kan ha haft lv-pjäs)!!

Brev gen.konsulatet,London, till generaldirektör Stig Sahlin, KK, daterat London 22.5.42

Kära Stig,

Vid svenska ångf. Scotias krigsförlisning den 12 nästlidne April i Nordsjön

KK (H) vol 29 HEMLIG

5

SCOTIA 12.4.42

utanför engelska kusten ,utmärkte sig smörjaren Stig Claesson och eldaren Frans Oscar Granström ,i det att de räddade 2 skadade sjömän, Brittiska undersåten Giovanni Said och estländaren Ludvig Peter Fischer. Bragden utfördes i sista stund då fartyget sjunkit så djupt att sjöarna slogo över däcket.Det måste därför anses ha varit förenat med uppenbar livsfara för Claesson och Granström att bispringa de tvenne sårade. En rapport från fertygets befh rörande deras välförhållande bifogas.
Jag skulle vilja ifrågasätta att de tvenne männen vederbörligen belönas med medalj av K.Maj:t för sin behjärtansvärda handling.

Din tillgivne
Emil (Sahlin)

Bilaga se nedan:

Kungl. Sv.Konsulatet Befh rapport 329 High Holborn
London WC I
Tel. Holborn 1092

Rapport ang. smörjaren Ingvar Claessons och eldaren Frans Oscar Granström bispringande och räddning av donkeyman Ludvig Peter Fischer och smörjaren Giovanni Said, vilka båda sistnämnda voror skadade vid ss Scotias minsprängning den 12.4.42.
Vid olyckstillfället den 12.4 kl 18.15 utsattes omedelbart BB livbåt. 5 man saknades då båten lämnade fartygssidan och poopen var då under vatten. Livbåten rodde ut ca 100 meter från fartyget då 4 man obs. vid lucka 3. De tillropades att hoppa i vattnet omedelbart, men istället lyfte de av räcket vid lucka 3 BB, kastade detta i sjön och därefter en mindre flotte tillverkad av 2 tomfat. Alla 4 kastade sig därefter i vattnet och höllo sig fast i flottens livlinor tills en livbåt, utsattfrån en jagare, tog upp dem. Fartyget ~~xxxxxxxx~~ försvann en halv minut efter det de 4 männen simmande uppnått flotten. - Vid minsprängningen befann sig Fischer och Granström på poopdäcket,Claesson i sin hytt och Said i maskinrummet. Said blev bränd på överkroppen av rusångan och kan ej redogöra för hur han lyckats ta sig upp på däck.Fischer blev omkullslagen och låg sanslös på poopen. Granström sprang genast ner i skansenför att hämta ett livbälte och Claesson och Granström i förening lyckades sätta ett livbälte på Fischer och bar honom över kobryggan vid lucka 4 till lucka 3.Där. försökte de lämpa en eka i sjön men orkade inte lyfta den. De befann sig på STB sida och utströmmande ånga hindrade dem från att se livbåten om BB. Då ånganför ett ögonblick skingrades fick de sikte på livbåten. Fischer hade då vaknat till sans och de hjälpte honom över till BB-sidan där även den svårt brände Said befann sig. Claesson och Granströ hjälpte Said och Fischer ner på den lilla flotten , hoppade själva överbord och simmade utåt bogserande flotten. Jag anser att de med sin rådighet

SCOTIA 12.4.42

och risk för eget liv räddade Fischer och Said.

London 27.4.42
Erik Corin
Befh

Brev London 9.10.42 från Gen.konsulatet till Gen.dir Stig Sahlin,KK

Käre Stig

Som du ser av bifogade brevkopia ifrågasatte vi den 22 sistlidne maj huruvida icke lämplig belöning kunde tilldelas 2 svenska sjömän,Claesson coh Granström, vilka vid ångf. Scotias krigsförlisning, med fara för eget liv, räddade tvenne skadade kamrater. Då de båda sjömännen för någon tid sedan till-. delades The British Empire Medal, undra vi om någon liknande belöning från svensk sida icke snart vore att förvänta.

Din tillgivne
E.G.Sahlin

P.S. De ovannämnda 2 sjömännen äro anställda i vår kusttrafik härute och kunna lätt anträffas sedan medaljerna mottagits.Dessa böra adresseras till Generalkonsulatet. E.G.S.

Klipp ut Stockholmstidningen 8.8.42,sid 1

(London 7.8.) De svenska sjömännen, eldaren F.O.Granström, Härnösand, och smörjaren S.I.Claesson,Göteborg, har av Brittiska Amiralitetet dekorerats med British Empire-medaljen - en av Emglands finaste utmärkelser- för sin vackra räddning av donkeymannen, den f.d baltiske baronen Fischer, då Svenska Lloyds ss Scotia sänktes. Granström fick på fredagen mottaga sin medalj i Amiralitetet i närvaro av sin kapten Corin,Amiralen bjöd därvid på champgane. Claesson får mottaga sin medalj i en annan brittisk hamn.Båda sjömännen segla nu på andra båtar.

Handlingar angående belöningar för räddningsbragd vid Scotias minsprängning (D.N:r 4042/42) se: doss. off.27 B 1/32 II

UDHP80c 3516

Ch.telegram London till UD 13.4.42

609 ss Scotia sjoenk efter minspraengning 12 .4.16.15 utanfoer Great Yarmouth estlaendske laemparen Lass omkommen tvaa brittiska sjoemaen skadade och inlagda sjukhus G.Yarmouth stop befh och oevriga besaettningsmedlemmar bereknas anlaenda london 13.4 =Sw. consulate general

---

SKNEIII 227

SKN utbetalat 920.000:- kr till Svenska Lloyd 5.5.52 för totalförlust .

SCOTIA 12.4.42

UD till SKN 14.4.42

Härmed har jag äran meddela att svenska beskickningen i London telegrafiskt inberättat att svenska ångfartyget Scotia - reg.nr 5964 - tillhörand red.AB Sv. Lloyd i Göteborg, den 12 April 1942 förolyckats i farvattnet utanför Great Yarmouth efter minsprängning. Besättningen har - med undantag av en sjöman av estnisk nationalitet - räddats och sänts till London.

Med utmärkt högaktning
S. von Euler
Tjf chef för Byrån för Arvs- & ersättningsärenden

Kungl Sv. legationen i London 14.4.42 till Svenska Lloyd

ss Scotia

Som telegraferats till UD - på grund av censuren kunde jag icke själv telegrafera till Eder - blev Scotia minsprängd den 12.4 kl 18.15 utanför Lowestoft.Besättn. räddades ombord på en jagare med undantag av en estnisk lämpare Lass som omkom vid explosionen.Jag var nere vid Liverpool Street station och mötte kapten Corin och hans folk i måndags kväll.De voro alla vid gottmod,men samtliga hade fått småblessyrer och 2 engelsmän hade måst inläggas på sjukhus. Jag närsluter "Rapport om sjöolycka". Sjöförklaringen kommer att hållas i London 17.4 Det är möjligt att såväl Corin som Malmfeldt äro villiga kvarstanna i England och jag får besked härom om några dagar. I så fall kunna de ju taga Caledonia.Fartygets engelska managers voro mycket nöjda med Corin och Scotia som framgår av närslutna brevkopia från dem till kapten Corin.

Högaktningsfullt
Kjell Andersén

Bilaga se nedan:

Brev,Cardiff 13.4.42,till captain Corin,ex ss Scotia

% Messrs. The British & Northern Ahipping Agency Ltd
London EC3, från Frederick Jones & Co, SS owners & brokers.

Dear captain Corin,

It is with very deep and sincere regret that we have today been informed of the unfortunate loss of the Scotia and we wish to sympathise with you. We are deeply pleased to hear,however, that you and practically the whole of the crew were saved, but are sorry for the one member of crew who is reported missing. We have been mamaging the Scotia since July 1940 and it has always been a real pleasure to be associated with her and your good self. The vessel has always fulfilled her employment -wahtever it might be - in a most satisfactory manner and we wish

SCOTIA 12.4.42

to tkae this opportunity of expressing our very best thanks to you for your kind help and assistance in the working of the ship at all times. You have never,throughout the period of our management, placed any obstacles in our way, and we always found you to be most willing and ready to sail when required. We much appreciate our assosciation with both the ship andyour goodself, and very much regret the loss of the Scotia.

Yours faithfully
Frederick Jones & Co

We wish you the best of luck wherever you go.
H.S.Jones

Livbåtarna

En livbåt från Scotia blev liggande vid Hills Construction Co i South Shields in very good condition. - En livbåt togs omhand av the Receiver of Wrecks i Marshside,Southport, i skadat skick med några flyttankar borta.Denna båt togs i april 1944 ombord på Sv.Lloyds ss Caledonia efter reparation,sedan Caeldonia förloart en båt i hårt väder.

Effekter

SKN betalat 13950 till rederiet för effekter 22.9.42 samt 1816 för instrument
De flesta fått sina ersättningar på konsulatet i London 27.4.42
Pund 46.9.4 till befäl
Pund 32.9 till däcksfolk
Pund 28 till maskinfolk och kockar.
SKN vägrat ersätta befh reservoirpenna 34:- och armandsur 85:- kr

---

Även Lloyds War Medal i juni 43

Egna noteringar

I juni 1943 tilldelades Claesson och Granström även Lloyds War medal for Bravery at Sea. - K.Maj:t tillerkände dem 6.11 42 guldmedaljen för Berömliga Gärningar, 5te storleken.

Historik

Lastångare på 1854 brton byggd 1018 vid Lindholmens varv i Göteborg av stål L. 79,9 B. 13 Tillhörig redAB Svenska Lloyd (K.R.Bökman) i Göteborg. - Scotia var kontraktedad av Ångf AB Göteborg-Manchester som gick upp i Sv.Lloyd 1918. Sjösatt 18.1.18 , lev 8.3.18. 3280 dw.1050 ihkr maskin. Kort halvback, förlängd brygga och poop. 4 stora luckor,hinderfria rum 6 ångwinschar. På undre bryggan befh hytt, med trappa ner till salong med rökhytt ,pentry och reservhytt. Skans i poopen. Övrig inredn runt maskinkappen. - April 31 grundstötning på Jyllands västkust, vid Agger, på resa Genua-Göteborg.Läck i förrummet. Ass. till Gtbg av Switzers Garm. -Samma år bogserade Scotia in en haverist till Vigo. Det var ss

SCOTIA 12.4.42

Torfinn Jarl av Trondheim som bräckt roderstocken i Biscaya.(Cap Finisterre 24.10.41 kl 07.35 då Scotia på resa Lissabon-Gibraltar i barlast befann sig 27'S.Cape Espichel kom lättmatros John Wesley naken upprusande på däck efter att ha skurit sig i halsen och kastade sig överbord. Han drogs in i propellern och försvann omedelbart. Wesley hade inte klarat av de mentala påfrestningarna under konvojresorna till England.

HEMLIG

KORSHOLM 13.4.42

SKJUTEN I BRAND MED 15-CM KANONER AV UBÅT - 9 DÖDADE,9 SÅRADE.

Rapport

Avgick fre 10.4.42 från Tampa,Florida dest. till Halifax-Liverpool. Rumslast 4593 ton fosfat, varav 1205 ton i mellandäck. Djupg. F.20'08" A. 21'11" 26 ombv. Svensk flagga och namnet målat på sidan.Svensk träflagga uppställd på poopen. 2 livbåtar. 2 tunga flottar surrade på lucka 2 och 3.

Ubåt börjat beskjuta med artilleri mån 13.4 kl 01.50 ca 15' rv 86° från Cape Canaveral. Vind NNO 4, obetydlig sjö, skyad luft, gott väder. 3e styrman Norin på bryggan samt utkik. 9 man dödades, 9 man sårades.

xxx xxx xxx

Avgick fre 10.4 kl 16.20 från Tampa assisterad av lots. Sedan lotsen lämnat fortsatt enligt seglingsinstruktioner erhållna av US Navy Department. Mån 13.4 kl 01.50 då fartyget stävade rv 340° träffades hon utan föregående varning midskepps av kraftig kanoneld från ett okänt fartyg. Styrman Kjell Norin på bryggan,lättmatros Breding utkik på STB bryggvinge,rorsman matros Öhrling. Order gavs om STB roderm och ringdes stopp i maskin vilket omedelbart utfördes. Vakten sökte sedan skydd på BB sida av den betonginklädda styrhytten.Beskjutningen fortsatte och då man befarade att båda livbåtarna skulle bli sönderskjutna firade vakten BB båt, som var oskadad, ner i skydd av midskeppsöverbyggnaden. Matros Öhrling sändes akteröver för att kalla besättningen till BB båt som vid ett uppehåll i beskjutningen firades i vattnet och bemannades. Då beskjutningen åter började hoppade en del av de kvarvarande överbord och togs upp av livbåten som nödgades ro undan från fartyget i skydd av mörkret. Kvarvarande ombord sökte skydd akterut. Beskjutningen pågick tills fartyget helt övertänts midskepps. Mellan kl 03 Och 04 anlände ett Amerikanskt plan till platsen och medelst morsesignaler från fartyget begärdes att båt skulle sändas till undsättning. I vänta härpå byggdes provisoriska räddningsflottar.Flertaliga explosioner uppstod midskepps. Mellan kl 07-08 anlände Holländska ss Bacchus och stoppade i närheten av det brinnande fartyget samt sände över en motorbåt att hämta överlevande. Korsholm flöt fortfarande med stora hål i sidorna i närheten av vattenlinjen och med midskeppspartiet totalt sönderskjutet och utbränt.

New York 20.4.42
H.O.Hansson
Ie styrman.

Sjöförklaring på Broströms kontor,NY-city,20.4.42 kl10

T.f. 2e vice-konsul Claes Carbonnier
Sakkunniga: Sjökapten Rolf Fougberg & chief A,Nildsten,tillfälligtvis i NY

KORSHOLM 13.4.42

Ie styrman Hansson: Låg och sov i sin hytt på förkant av midskeppsöverbyggnaden STB när beskjutningen började. Sprang ut i STB-gången där han träffade 2e styrman och 3e styrman Dubiensky.Gången var så sönderskjuten att ingången var blockerad varför de måst gå över maskintoppen och genom BB-gången ut på däck. Vid ett kort uppehåll i beskjutningen träffade Ie styrman befh Wickberg vid lucka 3 och frågade om de skulle lämna fartyget. "Vad tycker du?" - "Det är nog bäst att ge sig av" svarade Ie styrman. De kom överens om att överge fartyget varpå befh gick över mot STB-sidan.Ie styrman kan inte erinrassig att befh sagt vad han skulle göra. Styrman har ett dunkelt minne av att senare ha sett befh på båtdäck, men är inte säker. Sedan han skiljts från befh skyndat akterut,ropande till alla att inte stanna midskepps utan följa efter akterut. BB livbåt hade varit i vattnet och han vill minnas att han givit order om att kapa fånglinan innan han skyndade akterut.Då han tillsammans med timmerman och 4e maskinist Magnusson befann sig på akterdäck om BB träffats av en kula i fingrarna och då fallit omkull.Skottet hade kommit in över BB låring varför han kröp över till STB-sidan för att söka skydd.Under tiden hade ubåten gått runt aktern och besköt även den sidan. Timmerman sagt att han träffats i ena axeln. 4e maskinisten, iförd en Mörnerdräkt av gummi, trodde att han skulle kunna simma över till BB-båten, från vilken de oavbrutet ropat:" Kom och hämta oss!" 4e maskinisten hoppat överbord, följd av timmerman Skatt.Ingen av dem setts till senare. Ie styrman stannat kvar på akterdäck tills beskjutningen upphört. Då kom matros Petrusson, som under hela beskjutningen varit i den brinnande midskeppsöverbyggnaden,uppenbarligen förvirrad, och frågade om han skulle gå i livbåten. Då Ie styrman sade att den har gått, ville även Petrusson hoppa överbord men uppmanades av styrman att lugna sig och stanna kvar och vänta. De hade båda hela tiden trott att fartyget skulle sjunka, men det flöt utan att ens ha fått slagsida. Då det var ovisst hur länge fartyget skulle flyta gjorde de iordning en provisorisk flotte av målarprämen. I denna packade de ner en del saker som styrman bärgat från en av räddningsflottarna,såsom vattenankaret, livräddningsdräkter,filtar mm. Vid försöket att sjösätta flotten slog den runtoch kom i vattnet med botten upp. Ie styrman bröt då ner den svenska träflaggan akterut,gjorde fast en fånglina i den och lämpade den överbord att i nödfall tjäna som flotte. Cirka en timme efterdet beskjutningen upphört ,omkring 03.30, infann sig ett flygplan till vilket styrman morserade med ficklampa med begäran att en båt skulle sändas ut. Plnet kom lågt ner och signalerade att en flotte skulle kastas ner akter om fartyget. Planet fällde så 2 gummiflottar ner på vattnet, men Ie styrman höll det för säkrare att stanna ombord. Styrman hade väntat sig att en Coast Guard båt skulle sändas ut från land för bog-

HEMLIG

KORSHOLM 13.4.42

sering men timmarna gick och ingen båt kom. Först någon gång mellan kl 07-08 kom ss Bacchus av Amsterdam (2255 brton,B.11, Kon.Nederlandsche St. My) till platsen, ditbeordrad av planet, satte ut en båt och hämtade Ie styrman och matros Petrusson. Så fort styrman kommit ombord meddelade han Bacchus befh att Korsholm ännu inte börjat sjunka, men befh tog ingen notis om det. Han hade order att landsätta de räddade i Miami, men Bacchus gick dock runt den brinnande Korsholm innan hon satte kurs på Miami. Vid Lake Worth inlet hämtade en Coast Guard-båt de 2 svenskarna och styrman fick sin fingrar förbundna och sändes vid landningen i Miami till ett armésjukhus. På särskilda frågor uppgav Ie styrman att befh låtit honom gå som dagman denna resa eftersom det funnits 4 styrmänombord. Ie styrmans tanke då han kom ut på däck vid beskjutningens början var att se till livbåtarna. Han fann att STB båt sprängts bort, antagligen av första salvan.Beskjutningen var till en början riktad mot bryggan. Så småningom utbröt eld midskepps i däckshuset och elden spred sig till lucka 3 som övertändes och brann upp tillika med flotten på luckan. Då STB-bommen föll ner i luckan uppstod en explosion. Huvudmaskinerna hade stoppats på order från bryggan medan hjälpmaskinerna lämnats igång. Den stannade senare av sig själv samtidigt som ljuset slocknade. Förskeppet lämnats så gott som oskadat både av beskjutningen och branden, men det är osannolikt att någon kunnat uppehålla sig där då vinden drivit hettan, röken och lågorna föröver. När Ie styrman och Petrusson på morgonen lämnade Korsholm flöt hon ännu med stora hål i bordläggningen över vattenlinjen. Att hon flöt får tillskrivas det vackra vädret och att det nästan inte gått någon som helst sjö. På mogonen brann det inte längre lika häftigt midskepps eftersom det mesta brännbara redan brunnit upp. Ie styrman iakktog ett stort hål i aktermastens salning, att BB-winschen varit bortsprängd och lufttrören på akterdäck genomborrade av kul-och splitterhål. På poopdäcket hade några skador knappast varit märkbara. - Då Ie styrman kom till BB båt var den redan sjösatt och han vet inte vilka som var i den. BB båt var hans. Därefter bara sett timmerman, 4e maskinisten och matros Petrusson. Petrusson sagt att han sett chiefen ligga död i sin hytt. Chiefen hade hjälpt till att fira BB-båten men därefter skyndat tillbaka till sin hytt för att hämta något.Just då började ubåten beskjutningen igen och chiefen dödades i sin hytt. 3e styrman Dubiensky troligen stannat kvar midskepps och dödats där. 4e maskinist Magnusson, som varit oskadad, sannolikt drunknat. Ie styrman hört honom ropa på hjälp under en timmes tid men ropen hade blivit allt mattare. Visserligen hade Magnusson haft en livräddningsdräkt på sig, men i värme och fuktig luft går dessa gummidräkter ofta upp i sömmarna. Så hade i varje fall varit fallet med matros Petrussons dräkt. Timmerman Skatt,som fått ett skottsår i axeln, sannolikt drunknat även han. Skatt hade bara

KORSHOLM 13.4.42

ett livbälte på sig, men styrman hade kunnat höra honom ropa längre än Magnusson. Till sist tystnade även de ropen. När det ljusnade syntes inte BB-båten till. Det brann då ännu midskepps och hettan omöjliggjorde sökande där. - När Ie styrman kommit iland i Miami fick han inget veta om fartygets öde. Han hade blivit behandlad mera som en fånge. Han förvägrades ta kontakt med rederiets agenter som sades ha blivit underrättade, och han fick inte kommunicera med någon och sålunde ej heller med den övriga besättningen förrän samtliga avreste till NY, 2 dagar efter det de landsatts. (Ie styrman åter förhörts vid slutet av sjöförhöret)

2e styrman Bent Norin: Följt kursanvisningarna från U.S.Navy Dept. där en kurs nära kusten angivits men inga detaljföreskrifter om sicksackkurs etc Norin sprungit ut i gången från sin hytt direkt från kojen och funnit gången full av krutrök och bråte. Ryckt till sig en skinntröja och en livväst och gått föröver i gången. Där träffat Ie styrman, 3e styrman Dubiensky, kocken Craig och motorman Törnqvist. De hade stått vid dörren ner till stuerts förråd där de tänkt söka skydd men dörren var låst. Norin erinrat sig att han på lördagen sett chiefen låsa upp den dörr som från gången ledde in till maskintoppen och lämnat den öppen. Norin och Törnqvist begivit sig ner i maskinrummet ,medan de andra sprungit rätt över maskintoppen tillBB-gången. I maskinrummet försvann Törnqvist ((Tagit sig upp på däck akter genom tunneln))Ingen annan fanns i maskin så Norin gick upp igen och kom ut i BB-gången. Där befann sig Ie styrman och 3e styrmännen samt ytterligare några män son Norin inte kände igen i mörkret. Norin fortsatt ut på däck för att söka skydd på BB-sidan av midskeppsöverbyggnaden. Några man höll på att fira BB båt med 2 män i. Dessa två orkade inte hålla båten från sidan mot vilken båten oupphörligt slog. Norin hoppat ner i båten och hjälpt till. Under firningen hoppade flera man ner i båten och några kastade sig överbord och togs upp simmande. I samma ögonblick båten tog vatten exploderade en granat om BB just där båten hängt och lättmatros Breding skadades svårt i bröstet av en granatskärva. Båten rotts bort från fartygssidan med 14 man för att om möjligt komma undan i mörkret. De ropade till demsom var kvar på däck att hoppa överbord men de sprang istället åt olika håll.. När båten kommit på något avstånd från Korsholm såg man att eld utbrutit midskepps. När beskjutningen upphörde var båten ca ½ sjömil från fartyget. Norin rådgjorde med 3e styrman Kjell Norin om de skulle ro tillbaka eller fortsätta ro mot land varvid de övriga ropat att de måste ro mot land då Breding syntes döende och blödde starkt. Livbåten var tungt lastad och läck. Fortsatt in mot kusten och satt segel i gryningen. Kl 08 nått Canaveral fyr där 2 marinsoldater tog emot dem. De hade under en längre tid iakttagit livbåten ocg frågade nu om en båt skulle sändas ut till Korsholm. Norin uttryckt sin förvåning över att inte så skett för länge sedan och förklarat att 12 man

KORSHOLM 13.4.42

var kvar ombord utan någon båt att ta sig iland med. Coast Guard gav med anledning härav order om att omedelbart sända ut en båt. På morgonen, ca en timme efter beskjutningen, hade ett plan setts kretsa runt Korsholm och utväxla signaler med fartyget varför Nordin tagit för givet att de som var kvar ombord skulle bli undsatta. Norin inte sett CoastgGuardbåten när den återkom ,inte heller fått meddelande om vad de funnit. Han fick bara höra att 2 man kommit iland i Palm Beach och en i Key West. Så fort Norin kommit iland gav han en av marinsoldaterna ett telegram till rederiets agent som avsändes kl 08.30. Sedan Norin fått Breding till sjukhus togs de övriga till en Marine Air Force station i närheten där de fick logi och läkarvård. - På särskilda frågor svarade Norin att han ej sett det beskjutande fartyget, endast mynningsblixtar i mörkret vid skottlossningen. Det föreföll ha haft 2 kanoner eftersom elden inte kommit från exakt samma punkt. I början även kulspruteeld. Livbåten hade inte blivit direkt beskjuten. Norin hört befh röst från däck när de sista hoppat överbord. Chiefen, vars hytt låg om BB, inte synts till ute på däck. Det fanns livräddningsdräkter för alla ombord men Norin bara sett stuert ha sin på sig och dem var sönderskuren av glassplitter. - På vidare frågort svarade Norin att han hela tiden på flygbasen sökt hålla sig underrättad om vad som hänt med fartyget. Måndagkväll 13.4 kunde han se vraket ligga bara ett par sjömil från land. Elden hade slocknat och hon tycktes ha gått på grund. Norin då per telefon meddelat rederiets representant i NY att hon ännu flöt. Ett Coast Guard-plan under dagen varit ute och besiktigat vraket och funnit midskeppspartiet totalt utbränt. Rederiets NY-representant upplyst Norin att ett bärgningsfartyg skulle sändas ut från Jacksonville och att den ilandförda besättningen senare skulle följa med fartyget till jacksonville. Innan detta bärgningsfartyg hunnit ner försvann Korsholm efter att ha varit flytande ännu tisdag morgon 14.4. Dethade blåst upp lite mera varför vraket troligen vattenfyllts genom hålen i sidorna. Livbåten lagts upp på land i närheten av den plats där de kommit iland.

3e styrman Hilding Bror Kjell Norin: Vakthavande på bryggan. På grund av motströmmen gjorde Korsholm endast 6 knop och var på kurs rv 340°,d.v.s den av US Marine anbefallda. Varit uppe på navigationshyttstaket kl 01.48 och pejlat Canaverals fyr i rv 86°. Då han kommit ner på bryggan igen sett sig om där och sedan gått mot navigationshytten för att lägga ut kursen. I samma ögonblick exploderade en granat om STB och sprängde bl.a bort STB livbåt. På mynningsblixtarna verkade det som om angriparen låg något för om tvärs. Norin beordrade genast rorsman att lägga rodret STB för att få fartyget i långskeppsriktningen med eldlinjen. Efter 4 fullträffar midskepps stoppades maskinerna, på Norins order, eftersom han trott

KORSHOLM 13.4.42

att besättningen skulle få en frist att gå i båtarna. Beskjutningen kom alltjämt från STB sida då fartyget ännu inte hunnit gira och ubåten tydligen haft kontrakurs. När Korsholm börjat gira fortsatte ubåten ändå ner mot Korsholms akter. Befh inte kommit upp på bryggan, inte heller någon annan. Norin beordrade utkiken och rorsman att söka skydd BB om den betongklädda styrhytten. De stannade där några minuter men då granaterna fortsatte att explodera ombord och STB båt förstörts ansåg Norin det viktigast att rädda BB livbåt. De skyndade ner på båtdäck och firade båten halvvägs så att den kom i skydd av midskeppsöverbyggnaden. När det var gjort såg Norin befh som beordrat sjösättning av båten. 2e maskinist Culmsee firat aktertaljan, utkiken befunnit sig i båten, Norin skickat matros Öhrling akteröver för att hämta besättningen till livbåten i vilken under tiden 2e styrman Bent Norin, stuert och några till hoppat ner. Att båten blivit skadad visste inte Norin om. Norin sprang tillbaka upp till navigationshytten för att leta upp sin ficklampa, men fann hela hytten bortskjuten, bara akterskottet stod kvar. När han kom ner igen var båten i sjön och skottlossningen hade upphört . Båten höll på att bemannas av tillskyndande. Efter några minuter började artilleribeskjutningen igen varvid de flesta på däck kastade sig överbord, Norin sett Ie styrman och någon som han trott vara befh stå vid akterkant av midskeppsöverbyggnaden. Livbåten vars fånglina kapats drev akteröver och Norin ropade till de kvarvarande på däck att hoppa varpå han själv tagit ett språng ut i vattnet och blivit upptagen. Ubåten hde under tiden gått runt akter om Korsholm och livbåten kom rakt i skottlinjen. Då ingen mer hoppat överbord från fartyget roddes båten undan sedan man ropat upp till däck " spring akteröver och hoppa överbord!" Matros Breding skadats svårt i bröstet av en granatskärva. Då båten kommit ur skottlinjen och ingen mer kundes ombord på Korsholm sattes kurs på land för att få Breding till läkare. Breding fick vadd ur medicinlådan att trycka mot såret. Inget blodstillande medel fanns i lådan. Någon timme senare hade de sett ett plan cirkla runt Korsholm och beslöt då definitivt att nå land snarast möjligt. Satt segel i dagningen och nått fyren kl 08. På särskilda frågor uppgav Norin att det vid midnatt varit alldeles becksvart. Efter kl 02 hade det lättat något men fortfarande varit så mörkt att de inte kunnat urskilja ubåten. Någon beväpning hade ej förts på Korsholm som varit helt mörklagd. Inga lanternor tända. Skotten från ubåten mestadels träffat högt upp i midskeppsöverbyggnaden och beskjutningen, som till en början även skett med kulspruta hade fortsatt tills fartyget fattat eld. Norin kände ej till vad som hänt de saknade. Culmsee hjälpt till att fira BB-båten, därefter sprungit till sin hytt för att hämta ngt.

KK (H) vol 27 HEMLIG

KORSHOLM 13.4.42

Befh Wickberg kastat en väska i båten och skyndat därifrån varefter Norin ej sett till honom. Väskan innehöll bland annat mätbrevet,folkboken och sjömansrullan. Enda man på fördäck var matros Helge Bohlin som blivit räddad och landsatt i Key West. Han togs upp kl 08 av ett tankfartyg efter att ha hållit sig uppe i flera timmar på en lejdare vid vilken även 3e styrman Dubiensky hållit sig flytande tills han givit sig av simmande för att ta sig ombord på Korsholm igen. Dubiensky drunknade sannolikt därvid.

Matros Öhrling: Till rors då beskjutningen började. Fått order lägga rodret STB. Strax därpå slogs stopp i maskin. Tillsammans med 3e styrman och utkiken sökt skydd på bryggans BB-sida bakom betonghuset. Efter en stund begivit sig ner på båtdäck och firat BB-båten till hälften varpå Öhrling sprungit akterut för att hämta besättningen.Då han kom tillbaka var båten i vattnet och hade börjat driva bort från fartyget varför Öhrling,3e styrman och 3 man hoppat överbord och blivit upptagna. Rotts undan när beskjutningen började igen. - På särskilda frågor upplyst att den första han sett vid BB båt var befh som lagt en väska i båten och bett dem ta vara på den. Då Öhrling sedan sprang akteröver såg han befh på båtdäckets akterkant men vet ej vart han gått därifrån. Själv hade Öhrling träffats i ryggen av ett kringflygande betongstycke från bryggarmeringen men uatn att några allvarligare skador uppstått.Korsholm varit totalt mörklagd. Hade själv gått en rond kl 01 för att se till att alla ljus var släckta. Han hade själv ej sett ubåten. Öhrling ansåg att det nite skulle ha lönat sig att gira BB och söka undkomma eftersom ubåten varit endast 300-400 meter borta.Det hade därför varit bäst att stäva rätt emot ubåten och därigenom ge den mindre målyta att sikta på. Det bästa de kunnat göra i BB-båten var att ro och segla mot land för att få Breding till sjukhus.

Motorman Törnquist: Vakt i maskin tillsammans med 2e maskinist Culmsee. Då han hörde första skottet trott att det var en ventil som "gått." Hade därför begivit sig upp för att se vad som hänt .Uppkommen i BB-gången gått till Chiefens hytt men just framkommen dit kreverade en granat i hytten och chiefen hördes skrika till.Törnquist skyndat till STB-gången där han stött ihop med 2e kocken Craig som bett honom lysa in i hytten så att han skulle kunna hitta sitt livbälte. Efter att ha begett sig längre föröver återvände Törnquist till maskinrummet och tog sig via tunneln upp på akterdäck. -På särskilda frågor svarade T. att 2e maskinist Culmsee på order från bryggan stoppat motorerna ett par minuter efter den första träffen. Då T. senare passerat maskinrummet på väg till tunneln hade hjälpmotorn fortfarande varit igång . Efter att ha pågått i ca 10 minuter kom det ett uppehåll på ca 3 minuter i eldgivningen. Den fortsatta beskjutningen kom från annat håll och pågick något längre än den första. T. kommit upp

KORSHOLM 12.4.42

på akterdäck just som den första beskjutningen slutat. Han hade gått in i sin hytt och hämtat en rock och cigaretter varpå han fått order att gå till livbåten. Livräddningsdräkter fanns för alla men de förvarades midskepps eftersom man inte trott att något skulle hända så nära kusten. Motroman Harnesk hade varit på väg ner i båten men klättrat tillbaka upp på däck. Törnquist ej sett till 2e maskinist van Erkelens men även denne skulle ha varit framme vid livbåten. Culmsee hjälpt tillatt fira båten men sedan hade T. inte sett till honom. En del hade kanske vid elduppehållet trott att beskjutningen skulle upphöra och då valt att stanna ombord.

Ma( )os Petrusson: Frivakt i sin hytt akter. På väg till bryggan sprungit genom BB gång midskepps där det var mycket eld och rök och då sett chiefen ligga död i sin sönderskjutna hytt. Sökt skydd på bryggan tills eldgivni( )en slutat. Sedan funnit att livbåten var borta. Fortsatt akterut och uppehållit sig längst akterut vid rodret.Sett en man hoppa överbord från lucka22 och sedan hört dennes nödrop men inte kunnat hjälpa honom. Träffat Ie styrman akteröver och de hade tillsammans gjort iordning en flotte. Ett flygplan kastat ner 2 gummiflottar som drivit bort så hastigt attdet inte varit lönta att hoppa i xxxxx efter dem. Vid 08-tiden tagits upp i en livbåt från holländska ss Bacchus. Midskeppshuset, lucka 3 och flotten där hade då brunnit ner men fartyget flöt utan slagsida. De ansåg det dock ej lönt att stanna kvar ombord. Landsattes kl 17.30 samma dag på en plats som Petrusson inte minns namnet på.

Stuert Ljunglöf: Vid första skottet rusat upp i salongen dit befh och 4e( )askinist Magnusson kom samtidigt. I samma ögonblick kreverade en granat i närheten, antagligen i pentryt, varvid stuert av tryckvågen kastades in i befh hytt, befh kastades ut på däck och Magnusson baklänges ut( )r trappan så att han skadade sig. Stuert krypande förflyttat sig ut på däck medan befh trängt sig förbi honom för att hämta sinaa papper. Stuert kröp över båtdäcket medan kulor och splitter yrde runt omkring och tog sig på samma sätt nerför lejdaren till akterdäck i avsikt att hoppa i vattnet, då han fick se BB livbåt på väg att firas. Stuert hoppat i den då den kommit i jämnhöjd med akterdäck. Befh lagt en väska i båten och sagt till dem att ta väl vara på den. Befh gick sedan över mot STB-sidan I samma ögonblick exploderade 2 granater i omedelbar närhet av honom men. stuert kunde inte se om befh träffats eller vart han tog vägen. Sett 2e kocken Craig springa akterut med en stor låda under armen. Han kom inte med i livbåten. Stuert hört Culmsees röst från däcket men ej sett honom.

Båtsman Petterson: Livbåten var firad då han kom till båtdäck. Han hade där talat med befh som bett honom försöka få livbåten intill en lejdare

KORSHOLM 13.4.42

som hängts ut. Befh sedan gått akteröver. På lejdaren hade 3-4 man infunnit sig, bland dem van Erkelens och Harnesk, men de hade klättrat upp på däck igen. Sett 2e kocken Craig komma med ett stort paket och uppmanat honom att kasta paketet överbord och själv hoppa efter. Båtsman sedan hoppat i vattnet och blivit upphalad i livbåten.

Ie styrman Hansson: (Åter hörts): De första 4 skotten träffat om STB på akterkant av midskeppsöverbyggnaden och bl.a sprängt bort STB båt. Sedan hade bryggan träffats varvid utkiken skadats. Ett skott tagit i den betongklädda styrhytten. Ie styrman gått in i radiohytten för att hämta en väska med sinapapper och då funnit radioanläggningen sönderskjuten. Då han efter föranstaltningar med firandet av BB båt återvände till bryggan var styr- och navigationshytterna fullkomligt sönderspränga.

xxx xxx xxx

(Förhandlingarna uppsköts här till lör 25.4 då matros Bohlin anlänt till New York från Key West och infann sig på generalkonsulatet i sällskap med Ie styrman Hansson)

Matros Helge Bohlin: Legat och sovit i sin hytt akter. Kommit upp på däck när skjutningarna pågått en längre stund från STB sida. Han stannade till en början kvar akterut eftersom han inte kunde springa över akterdäcket under pågående eldgivning. Vid ett 3-minuters uppehåll sprang han och de andra midskepps. STB båt borta. Kom fram just som BB båt firades. En stormlejdare hade kastats över sidan för att besättningen skulle ta sig ner i båten men det var i rådands sjö svårt att hålla båten intill lejdaren. Några man dock kommit i båten. Då hade beskjutningen börjat igen. Bohlin gått till den yttre STB-gångne och där påträffat befh ,2e maskinisten och kocken Craig, och möjligen några flera han inte kunnat känna igen.Efter en stund träffade en granat förliga mastskåpet och två andra förmodligen i akterkant av midskeppsöverbyggnaden varvid eld utbröt och Bohlin fick båda händerna skadade av granatsplitter. Bohlin och styrman Dubiensky kastat en trälejdare överbord om BB ,hoppat i vattnet och hållit sig uppe på lejdaren. Omedelbart innan Bohlin hoppade exploderade en granat midskepps och då han såg sig om i STB-gången såg han befh, 2e maskinisten Culmsee och 2e kocken Craig ligga i gången och hörde dem jämra sig.Det kan ha varit flera som legat närmare Bohlin. Längre bort hade han tyckt sig se ett par till liggande på däck som han inte kunde känna igen i det rådamde mörkret. Bohlin och Dubiensky drev på lejdaren bort från fartyget. Efter ett par timmar sade ~~six~~ Dubiensky att han tänkte försöka simma tillbaka till Korsholm . " Vi är för långt borta! Strömmen ligger emot från fartyget," tyckte Bohlin och avrådde D. från att simma iväg, vilket D. ändå gjort. Därefter inte synts till. Det var då ca en sjömil till det

KORSHOLM 12.4.42

brinnade fartyget. Strax efter det Dubiensky lämnat lejdaren och simmat iväg tystnade de rop som dittills hörts från någon i vattnet. Tyckt sig känna igen den holländska motormannens röst. - Kl 08 togs Bohlin upp av ett motortankfartyg tillhörigt Standard Oil Company, långt ifrån den plats där Korsholm beskjutits. Bohlin hade inte sett Korsholm någon gång efter det det ljusnat. Landsattes i Key West tisdag e.m. 14.4.,omhändertogs av marinmyndigheterna och fick läkarvård.

(Protokollen inkom till KK i oroginal den 6.6.42 från UD) Hemligstämplade.

T.Fredh: Utanför Spärren(Lysekil 81)

3e styrman Kjell Norin,Lerum, Berättar

Korsholm sänktes utanför flygbasen Cap Canaveral,Floroda natten till 13.4. Ubåten sköt på nära håll med 15-cm-kanoner.Det började brinna i inredningen midskepps och efter en stund i lasten. 2 livbåter sköts sönder med en gång. Jag hade vakt och gav order åt en lättmatros att samla ihop allt folket till den livbåt som fanns på läsidan från det håll där ubåten låg. I skydd av midskepps kunde vi sjösätta livbåten. Det gick dock lite för sakta att få ihop besättningen och kapten Wickberg sprang tillbaka för att skynda på dem. Han hade bara kommit några meter på däck då han träffades av en projektil.Kaptenen sträckte bara ut armarna i en reflexrörelse innan han fullständigt slets i bitar. 9 man dog ombord av kanonelden. Resten kunde under stora svårigheter ta sig i livbåten. En lättmatros blev skadad i bröstet av splitter. Livbåten var så nära land att vi efter kort rodd nådde stranden. Där kom folk från flygbasen och tog handom oss. Märkligt var att ubåten under 40 minuter kunde ösa granater över den brinnande Korsholm innan man från flygbasen upptäckte vad som höll på att ske. "Miami Sun" berättade i en stor artikel om angreppet och gav märkligt nog flygbasen en eloge för att den på ett berömvärt berömvärt sätt jagade bort ubåten från Amerikanskt territorium.

KK memorial 15.6.42 Ej för publicering

MS Korsholm artilleribesköts av en okänd undervattensbåt vilken vid tillfället icke torde hava haft några torpeder till sitt förfogande. Av utredningen framgår att nedanstående personer i samband med fartygets krigsförlisning försvunnit under sådana omständigheter att intet tvivel kan råda om att de alla omkommit.

Ex offocio
Bo Bergström

KORSHOLM 13.4.42

Telegram en clair till UD från gen.konsulatet,NY,25.4.42

100 enligt foerhoer idag matrosen bohlin ex korsholm denne efter granat-explosion sett wickberg culmsee craig ett par andra liggande yttre STB gaangen uppenbarligen svaart skadade stop Dubiensky bohlin hoppat oeverbord flutit cirka tvaa timmar paa lejdare daa dubiensky simmat tillbaka mot fartyget daerefter inte avhoerts

Förtroligt brev från rederiet till KK ,Gtbg den 22.4.42

MS Korsholm

I anslutning till vårt aktningsfulla av den 20 dennes angående ms Korsholm krigsförlisning vilja vi meddela att vi senare från UD erfarit att fartyget efter beskjutningen höll sig flytande till den 14 ds då det sjönk kl 13.

Högaktningsfullt

Svenska Amerika-Mexicolinjen

Washington 2.6.42:W.Boström.Legation of Sweden,DC,
till Hans excellens herr ministern för Utrikes ärenden
UD, Stockholm.

För att utröna huruvida några åtegärder voro från Svensk sida påkallade med anledning av sänkningarna av svenskt tonnage invid Förenta Staternas kuster, har jag anmodat kommendörkapten van Rijswijk att verkställa under sökning beträffande de närmare omständigheterna vid sänkningarna.
Jag får härmed vördsamt översända den preliminära promemorian som kommendörkapten Rijswijk utarbetat den 30 maj 1942 angående Svenska Amerika-Mexicolinjens ms Korsholm, krigsförlist den 13 april 1092 utanöfr Floridas ostkust. Slutlig rapport kommer att avgivas så snart som möjligt.
För den händelsen förhör kommer att anställas med besättningen efter hemkomsten till Sverige, får jag anhålla att protokoll däröver hitsändes.

W.Boström

Bilaga som nedan:

Strängt förtroligt P.M. angående MS Korsholms krigsförlisning.
d. 13.4.42 utanför Floridas ostkust.

Vid sjöförklaring i NY den 20.4.42 har bl.a. följande framkommit.
På resa från Tampa,Florida till England via Halifax med fosfatlast blev Korsholm den 13.4.42 kl 01.50 å position ca 15' i bäring 86° från Cape Canaveral beskjutet med artilleri av en ubåt av okänd nationalitet med totalförlisning som följd.9 man skadades och 9 man avled.
Kl 03-04.00 -cirka en timme efter det beskjutningen upphört - infann sig

KORSHOLM

ett amerikanskt flygplan till vilket begäran om att båt skulle sändas ut signalerades. Från flygplanet nedkastades 2 gummiflottar vilka dock ej utnyttjades av fertygets besättning. Kl 07-08 samma dag anlände holländska ss Bacchus som av ovan nämnda flygplan beordrats undsätta de kvarvarande. och bärgade Ie styrmannen och en man. Befh på Bacchus vidtog inga åtgärder för att försöka bärga Korsholm ehuru det framhölls att Korsholm ännu icke börjat sjunka. Bacchus befh var nämligen övertygad om att Korsholm skulle bli skjuten i sank om hon icke skulle sjunka av de redan åsamkade skadorna. De bärgade blevo sedermera landsatta vid Lake Worth inlet av en Amerikansk Coast Guardbåt. Stora hål i fartygssidan ovanför vl iakttogs innan fartyget lämnades. Vädret var vackert utan sjö.
På kvällen den 13.4 iakttogs Korsholm flytande ett par sjömil från land, Rederiets representant i NY hade ~~Rederiets~~ under dagen föranstaltat om att ett bärgningsfartyg utsändes från Jacksonville. Innan detta hann fram hade emellertid Korsholm försvunnit efter att ännu kl 14 (14.4) på morgonen ha iakttagits flytande. Vid nämnda tidpunkt hade det blåst upp något varvid fartyget vattenfyllts genom hålen i sidorna. Fartyget ansågs icke ha kunnat gå för egna mskiner enär dessa skadats av brand. (SJÖNK KL 13 D.14.4)
Härutöver har rederiets representant i NY meddelat följande:
Från Amerikanskt håll gjordes inget för att försöka bärga fartyget förrän begäran om hjälp framställdes från rederiet. En bärgningsbåt sändes då ut men kom för sent för att kunna ingripa. För erhållande av ytterligare klarhet i omständigheterna vid förlisningen är avsikten att genom rederiets försorg anställa förhör med besättningen efter dennas hemkomst.
Enligt meddelande från Navy Dept. i Washington ligger nu Korsholm sjunken å N 28 11′- W. 80 32′ på 54′ djup, kantrad på ena sidan så att fartygets namn och nationalitetsmärken kunna iakttagas från flygplan. I Navy Dept. finns en rapport angående de åtgärder som vidtagits av Coast Guard i samband med förlisningen. En muntlig begäran att erhålla en kopia av denna rapport har icke föranlett någon åtgärd.
Med hänsyn till tonnagebehovet är det ett Svenska Statens intresse att fartyget om möjligt bärgas. Möjligheterna för en bärgning böra således undersökas, och förbindelse med vederbörande Amerikanska myndigheter sökas för en diskussion av frågan. Enär fartyget sjunkit på endast 45′ djup synes förutsättningar för bärgning föreligga. Det är emellertid föga troligt att bärgning kan utföras för närvarande med hänsyn till risken för i farvattnet befintliga krigförande örlogsfartyg. Därest bärgning ej anses möjlig p.g av nu rådande krigsförhållanden synes sådan böra verkställas n så snart nuvarande hinder ej längre finnas, såvida tekniska möjligheter för bärgning då föreligga..

Washington 30 maj 1942
N van Rijswijk
Kommendörkapten

kk (H) vil 27

HEMLIG

KORSHOLM 13.4.42

Timmerman Skatts lik återfunnet

I ett UD P.M. översänt till notarien Möller,KK, för strängt förtrolig kännedom, avhandlas samma uppgifter som i föregående P?M. med tillägget att . " Timmermannen Skatt hade omkommit genom drunkning och dennes lik, som återfunnits, har begravts. Slutligen angives såsom sannolikt att även maskinisten Magnusson druknta. " Sthlm 21.4.42

UDHP80c 3514

Ch.telegram London till UD,15.4.42 kl 19.05 (Inkom 16.4 kl 00.10

625 ms korsholm har beskjutits och sänkts utanför amerikas ostkust den 13.4 stop ett fåtal av besättningen uppgives ha räddats men inga namn eller detaljer ännu tillgängliga =Swedish minister

Ch.telegram NY til UD 16.4 kl 19.54 (inkom 17.4 kl 08.00)

612 från GHT: ms Korsholm skjutits ibrand av ubåt natten till 13.4 15 sjömil utanför Canaveral fyr Floridas ostkust samt enligt uppgift senare sjunkit. Primo besättn.medlemmarna angivas ha inträffat ny vårt en clair 269 idag secundo räddad men kvarstannat Florida tertio allvarligt skottskadad och vårdas sjukhus Florida quarto saknas och antages omkomna stop sjöförklaring 20.4 = Swedel

Dito 20.4 kl 20.02

639 från GHT 612enligt sjöfröklaring Korsholm beskjuten vid 2-tiden natten 13.4 under ca 20 minuter från okänt fartyg varvid midskeppsöb övertänts hål fartygssidorna uppstått elden spritt sig endast till lucka 3 och slocknat på em då fartyget alltjämt flytande inom gott synhåll från kusten bärgningsfartyg utsänt av rederiets repr. underrättade av coast guard att fartyget sjunkit kl 13 den 14.4. Övermaskinist hansson maskinist culmsee styrmannen dubiensky kocken craig motormännen erkhelens och harnesk samnolikt omkomna beskjutningen branden stop timmermannen skatt omkommit drunkning liket återfunnet begravt maskinisten magnusson jämväl sannolikt drunknad. = Swedel

---

Crew List Kompletterad från skilda håll.

+ Befh Idar Wickberg, Söderlingsgatan 6a,Gtbg, 15.7.03 Ö.Nöbbelöv
I rederiet sedan 1927 då han blev befh (Se sid 10 bl.a)

Ie styrman Hans Olof Hansson, Gtbg, f-07 (23.1.39) t.sjöss 1922

2e styrman Bengt Hugo Norin, Alingsås, f-86 (1.4.42) kaptensbrev 1912

3e styrmanBror Kjell Hilding Norin, Lundby,Gtbg, f-14 (1.4.42)t sjöss-31.

+ 3e styrman Josef Dubiensky,237 Liberton Street,Glasgow,16.10.10 Sniatyn Polen

forts

HEMLIG kk (H) vol 27

KORSHOLM 13.4.42

Crew list forts

Båtsman Gunnar Petterson, Enslöf, Halmstad, f-09 (31.1.42)

Timmerman Karl Emil Skatt, Brusewitzgatan 6, Gtbg, 19.9.84 Marka, Skaraborgs

Matros Karl Gustaf Kjellgren, Färlöv -

Matros Helge M.Bohlin, Gtbg, 5.3.13 (2.2.42)

Matros Rolf Öhrling, Gtbg, f- 20 (4.2.42)

Matros Fredrik Birger Petrusson, bosatt i Glasgow, f-87 i Bokenäs (3.2.42)

Lättmatros Arne Larsson, Hälsingborg, -

x Lättmatros Allan Breding, Göteborg, - (Skadad granatsplitter i bröstet-sid 4)

† Chief Knut Ivar Gustafsson, Djurgårdsgatan 10,Gtbg, 5.12.92

† 2e maskinist Emil Rasmus T. Culmsee, Torvegade 9,Rönne,Bornholm,25.3.16 i Björkeröd,Danmark. Utex. Ie maskinist

3e maskinist Gustaf Clemmensen,Köpenhamn - (var 20442 i AGRA!) 5.2.12 Samsö.

† 4e maskinist Arthur Henry Magnus Magnussen,Såggatan 65,Gtbg, 15.3.08 i Kristine församling,Gtbg. Utex. övermaskinist. Mönstrat för att komma till England och kunna ta kurirflyg hem.Lämnat Göteborg 3.9.39 med Korsholm och aldrig sett sin yngste son.

† 2e maskinist Leendert Adrianus Johannes van Erkelens, 324 Reefer Street, Dutch Hoboken,New Jersey. F-4.2.10 i Rotterdam Hemort enl. uppgift: Sommoordsche-straat,Rotterdam.

Ie motorman Tage Lundvik-Nilsson, Göteborg, -

† 2e motorman Sixten Ewald Harnesk, Kramfors, 24.8.18 i Jokkmokk

2e motorman Harald Englund, Stockholm, -

2e motorman Erik Törnqvist, Othem,Slite, f- 20 (5.2.42)

Stuert Gustaf Albert Ljunglöf, Harplinge, f-95 (2.2.42) På Brageland 1.1.43

Ie kock Gösta Börjesson, Göteborg -

† 2e kock Alexander Blair Craig, 447 Old Edinburgh Road,Tanneveksíde,Scotland f. 6.1.04 i Uddington, Scotland

mässuppassare Walter Brandin,Göteborg -

SKNEIII 227

Assurans

SKN betalat rederiet 1.700.000:- 30.4.42 samt en revers på 500.000:- som löstes den 17.12 43

Effekter

SKN ersatt rederiet med 19565:- kr den 4.6.42 (Rederiet utbetalat 21554:10)
De flesta listorna skrivna på SAL:s papper.
Ombord fanns avsevärda kläder, ett amerikanskt gevär med 240 skott oa. som tillhörde sjukavmönstrade förre befh Erik Bergman, som rest hem med en lejdbåt men haft för avsikt att överta Korsholm igen då han tillfrisknat.
Även förre chiefen Henry Magnusson, Gtbg, hade ägodelar ombord.Han var på hemreas med en lejdbåt vid tiden för Korsholms förlisning.
Befh änka,Greta Wickberg, sthlm fick 26.6.42 7462:48 för makens effekter hyra, livbåtspengar etc och den 12.4.43 1220:- för instrument

KORSHOLM 13.4.42

Effekter forts

2e maskinist Culmsees och 2e maskinist van Erkelens pengar gått genom UD:s arvs-och ersättniggsbyrå

Chiefens änka Jenny fick ut 2311:98 den 26.5.42

3e styrman Dubienskys 105 pund 26.6. 42 betalats till Polska generalkonsulatet i London .

2e motorman Harnesk: Svea Harnesk i Norrlimsta fått ut 475:- 30.7.42

2e kocken Craigs änka Cathrine 16.6.42 fått ut 86 pund. genom messrs J.E.Hyde & Co i Aberdeen.

VRAKET

Telegram till rederiet från agenten i NY 31.8.42

Korsholm lying on side submerged in 54' of water no prospects of salvage are trying sell wreck but chences unlikely stop owners not obligated remove wreck = S.E Halvorsen.

Brev,NY 31.8.42, till SÅAF,Göteborg

We acknoledge receipt of your radiogram of the 9th instant.We have not written to you before as we did not think a letter giving details would not pass the censor. The case is now fairly old,however, and we presume we can write more freely about it. According to the records of the Navy Dept. the vessels position is lat.N.28.11.30 -Long W.80.32.30. She is lying on her side in 54' of water,so that, figuring on a beam of 45,5', there will be 8½' of water above the wreck. The War Department informs us that according to US laws the owners is not obligated to remove the wreck. We have discussed the case with Merritt-Chapman & Scott Corp.,who are not willing to tackle the job of salvaging the Korsholm. We have also been in touch with the Florida Dalvage Corp. in Miami. They however demand 1000 dollars for making a survey,and if the survey should show that the vessel in their opinion is slavagable,they are only willing to work on a cost plus basis. These terms indicate clearly that they see no hope of success,but that they only want to make money on the job. Under the circumstamces we see no hope of ever recovering the ms Korsholm.

Very truly yours
J.C.Halvorsen
80 Broad Street,NY

På förfrågan från War Production Board, Special Projects Salvage Section, Miami,Florida, 31.12 42 huruvida rederiet eller assuransen ha något claim på vraket, svarade rederiet i telegram 17.2.43:

"Underwriters who was fully paid insurance amount informs us for their part condemn Korsholms wreck and do not wish any steps whatsoever for salvage."

KORSHOLM 13.4.42

Vraket forts

18.5.59 skrev Hempstead & Mc Grath Marine Salvage,Miami,Florida, till SKN och bad om upplysning om Korsholms last,destination och om vraket är till salu. - SKN svarat 2.6.59 att " we are prepared to consider an offer from you for the vessel as it lies."
Inget svar ingått.
25.2.60 ställde Int. Marine Service Co, Bayonne,New Jersey,samma fråga till SKN:
" We learned through the listed sunken ships from the US Navy Hydro - graphicål Office and U.S.Department of Commerce,maritime administration that Swedish ms Korsholm was sunk on coast of Florida 13.4.42 at the location 28.12 10 - W.80.29.24
SkN Svarat som tidigare att de gärna tar emot ett"offer". -Inget svar.

U

Värdelös livbåt

7.3.45 upplyste rederiet på förfrågan SKN att den livbåt som styrman Nordin landade med på Floridas kust 14.4.42 var sönderskjuten och skadad och kunde anses som värdelös.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-123,REINHART HARDEGEN.

Korsholm sänktes av Korvettenkapitän Hardegen med U-123 som den 11.4.42 med sin sista torped och sedan artillerield utanför Jacksonville Beach sänkt tankfartyget Gulf America på 8081 brton på resa Port Arthur -NY med 90000 fat brännolja. 17 besättningsmän och 2 gunners dödats. Korsholm anfölls kl 09.45 CET den 13.4 på N.28 21′- W 80 22′. Några timmar innan hade en amerikansk ångare Leslie skjutits i sank på grunt vatten med sockerlast på N. 28 35′- W 80 19 .4 dödade av 32 ombv. - Kurowski skriver i sin bok "An alle Wölfe,Angriff" (Friedberg-86) att " 2 Stunden später kam U-123 auf das schwedische motorschiff Korsholm zumschuss, das ebenfalls rasch versank." Sista offret för U-123 blev Alcoa Guide 17.4 på resa NY-Trinidad i barlast, 4834 brton, som sköts i brand med artilleri på N 35 34′- W 70 8′varvid 7 av 34 ombv dödades. På återväg till sin bas fick Hardegen via radio den 23.4 veta att han tilldelats das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. Han var den 89de som fick denna utmärkelse.

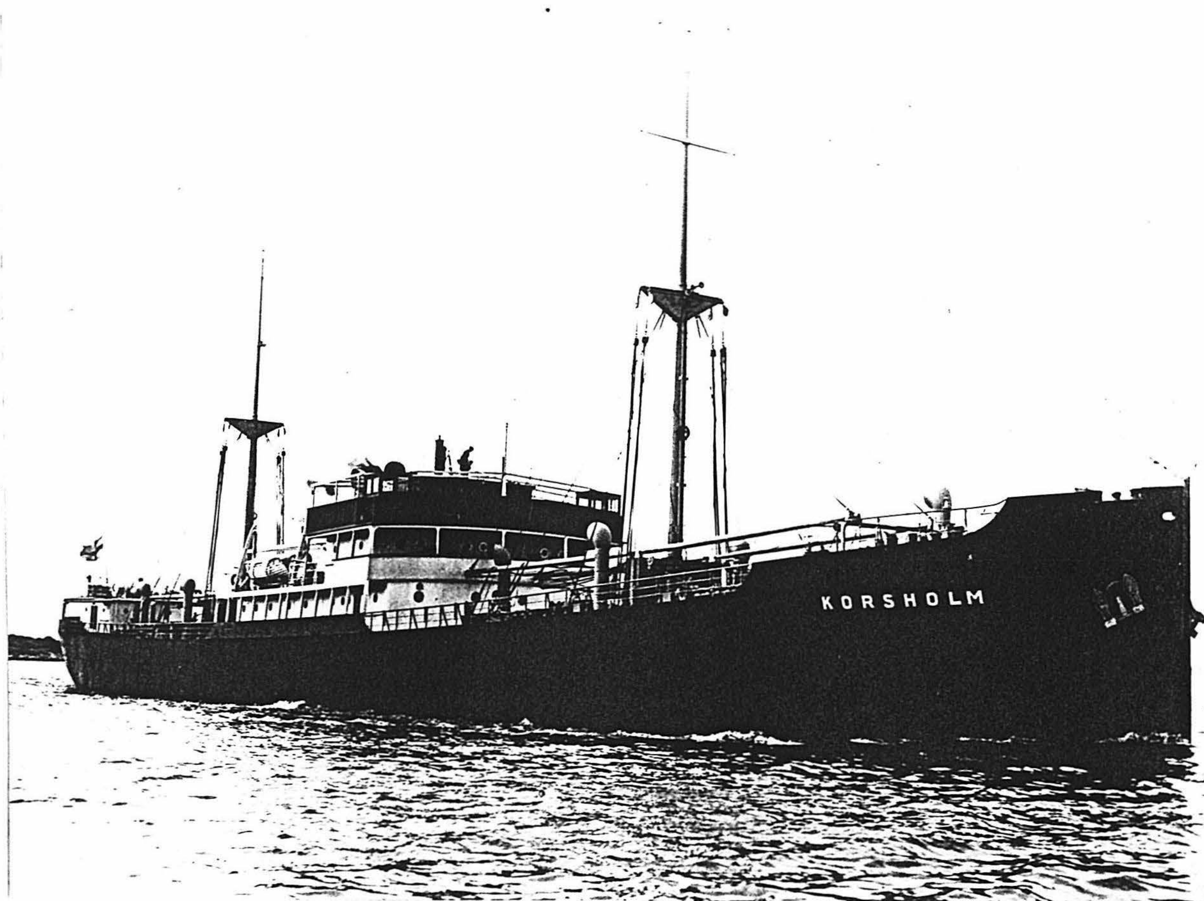
Korsholm besköts med följande pjäser från U-123:
1 st automatkanon (Schnellfeuerkanone) för om bryggan .Kaliber 10,5 cm.
1 st 3,7 cm automatkanon akter om bryggan
I x 2 cm Maschinengewehre på bryggan

KORSHOLM 13.4.42

I "Operation Drumbeat" (N.Y 1990) skriver Michael Gannon:
ss Leslie was small, at an actual 2609 grt.American-owned,chartered by W.R.Grace & Co, she was en roue,unarmed, from Antilla,Cuba, via Havanna to New York with 3300 tons of sugar, course 360 degrees true,speed 6 knots radio silent, zigzagging, no light burning,when Hardegens last ever torpedo exploded in Nr 3 hold,blowing opem the bulkheads,rupturing the overhead domestic tanks and flooding the shaft alley with water and sugar. With a rapidly developing STB list,her master, Elbert Ericksson, saw that there was no hope of saving the vessel.He put the engine astern and ordered "Abandon ship." No distress message went out because the explosion hade knocked out the radio. Of the crew of 31 and one consular passenger 27 men ,carrying one body picked out of the water, rowed in 2 lifeboats a short distance north of the lighthouse.Another,rescued by the ss Esso Bayonne, was put ashoer at Key West the next day. 3 persons were missing. Survivors reported that about 5 minutes after their ship settled, the U-boat sent up a reddish orange flare that illuminated a large area. About 2 hours later,they said, they saw and heard gun flashes about 4 miles to the southward. They counted 20 rounds, This was Hardegen at work. South of Cape Canaveral Lighthouse he had found the swedish ms Korsholm which he described as " a fully loaded northbound tanker of about 8000 gross tons.It was nothing of the kind. Korsholm was not only 5353 tons smaller than Hardegen's estimate , she was not a tanker at all. Chartered to the British Ministry of Shipping,Korsholm, a freighter, was en route from Port Tampa,Florida, to Liverpool via Halifax with a cargo of 4593 tons of phosphate. At the time of Hardegens sudden bombardment from the STB side she was on a northerly course,blacked out but not zigzagging, her radio silent. The first incoming rounds exploded on the bridge and wrecked the STB lifeboat,decommissioning her radio transmitter. (Hardegen loved gun fire. He would stand on the bridge with arms akimbo,pushing his elbows up and down, saying:" Give the another one!") After 10 minutes the shellingstopped and the crew began abandoning ship. A second volley Began while the port lifeboat was still being lowered. Fire then broke out amidships and spread rapidly. The one lifeboat rowed safely away leaving 12 men still on the hulk.Aircraft from Banana River NAS arrived on the scene shortly after 04.00 EWT and dropped life rafts and flares. Vectored to the wreck by the planes,the dutch ss Bacchus rescued 2 men who were still onboard. American ss Esso Bayonne,which had picked up survivors from the Leslie only shortly before, picked up a survivor from the water.One body washed ashpre. 8 others,including the master,were

KORSHOLM 13.4.42

missing. Perforated along the waterline, Hardegens "tanker" went down.



Historik Eget

Motorfartyg på 2685 brton byggt 1925 vid Götaverken i Göteborg av stål. L 102,5 B. 13,9. Tillhörigt Svenska Amerika-Mexicolinjen (E.Carlsson) i Göteborg.Inköpt nov 1928 från Svenska Amerikalinjen vars första lastfartyg Korsholm var. Kölsträckt i slutet av juli 1924, sjösatt 26.11.24 och döpt av hustrun till Amerikanske konsuln i Göteborg, Sholes. Shelterdäckare med isförstärkt skrov, 4 stora luckor med 8 st ASEA-winschar och 8 lastbommar. Huvudmaskiner en Götaverkens B.& W.-motor, 6-cyl. om 2000 ihkr vid 200 varv/min. - 20.3.28 räddade Korsholm på resa New York-Göteborg c:a 180′SO Halifax sex man från 3-mastskonerten General Byng av St.Johns, 232 br.ton, byggd 1918 i Marystown, som sprungit läck i hårt väder och sjönk. De räddade sattes 31.3 över till Gripsholm och landsattes i N.Y. - Den 2.5.31 öppnade Korsholm rederiets nyaste linje till Montreal då hon avgick från Göteborg med full last av svenskt exportgods. Därmed hade Svenska Amerika-Mexicolinjen fartyg i trafik på alla Amerikanska hamnar på östkusten från Mexico upp till St.Lawrence. - I juni 1931 utbröt eld i 4ans mellandäck då Korsholm var på resa Montreal-Köpenhamn och sökte nödhamni St.Johns

KORSHOLM 13.4.42

Besättningen blivit herre över eldeb efter ett dygn.Det var spannmål i säckar och brandsäkra isoleringsplattor som brann friskt. - Reparation vid Götaverken. - I okt 1933 på resa Viborg-Malmö undsatte Korsholm vid Dagö den sjunkande Finska skonaren Esther av Raumo och tog upp de 9 besättningsmännen. - På resa Göteborg-Norfolk,Va fick Orsholm 31.1-1.2.37 i orkan svåra ovanbordsskador 87 miles ost Fair Isle och måste anlöpa Stavanger där en skadad matros fördes till sjukhus. Fortsatt resan 6.2.- Den 3.10.39 kapades Korsholm söder om Almagrundet av en tysk jagare som satte ombord prismanskpa och förde henne till Swinemümde.Eftersom hon var på resa Kotka-Wilmington,Delaware måste tyskarna släppa fartyget den ~~5.10~~ 5.10- - Befh var Erik Bergman. - Den ~~23-24.9.~~ 23-24.9.40 skadades Korsholm i Dakar då Royal Navy besköt hamnen och staden för att sätta franska örlogsfartyg där ur spel. Svenska Milos skadades och danska ms Tacoma övertändes efter en träff i maskinrummet som dödade 9 man. Korshol måste lossa i Dakar och chartrades sedan av Ministry of Shipping under det Svensk-Engelska avtalet av juni -40.

HEMLIG

ARETE 20.4.42

MINSPRÄNGD I LANGELANDSBÄLTET -4 DÖDA, 5 SKADADE

Rapport

Avgick Göteborg mån 18.4.42 dest. till Delfzijl. Rumslast ca 569 ton massa, papper och styckegods. Ingen däckslast. Djupg F. 10'2"- A. 12'10". 13 ombv Minsprängd mån 20.4. kl 11.45 i Langelandsbältet mellan Ormö Staalgrund och Botöfte, N 55 00,2'- 0.11 02,7'. Svag NW bris, smul sjö, disig luft, nordgående ström. 2e styrmans vakt. Utkik på backen. Alla skeppshandlingar förlorades.

xxx xxx xxx

Avgick Göteborg kl 05.30 lör 18.4.. Stoppat på Rivöfjorden för livbåtsmanöver varvid båda livbåtarna sjösattes och manskapet övades i rodd. Lättat ankar sön 19.4 kl 05 och fortsatt resan. Enligt instruktioner från ett tyskt vaktfartyg gått genom Stora Bält. Kl 20.55 ankrat vid Korsör.- Mån 20.4 kl 05 lättat ankar och fortsatt enligt erhållna instruktioner. Kl 06.30 ankrat i hastigt uppkommen tjocka.Sedan sikten förbättrats lättat kl 10.40 och fortsatt. Kom strax efter kl 11 in i ett drivisbälte och ändrade kurs något BB hän för att komma in i framför gående ss Malvas kölvattem Kl 11.45 två kraftiga detonationer rakt under maskinrummet BB varvid betonghuset på bryggan störtade samman och delvis rasade ner på fördäck och maskin-och eldrum fylldes av rusånga. I maskin hade chiefen och eldare Hjelm vakten . Maskin som gick sakta fram stoppade omedelbart vid explosionerna. På bryggan kastades befh, 2e styrman och matros E.A.Karlsson som stod till rors, omkull och skadades.Utkik på backen var jungman Danielsson, Bryggvaktensjösatte trots sina skador under befh ledning STB båt vars taljor utlöstes men båten hölls med fånglinan kvar långsides. Frivakten, utkiken och kökspersonalen hade kommit i båten under firningen. Då 4 man saknades - Ie styrman, chiefen, 2e maskinisten och eldare Hjelm - beordrades 2e styrman Söderberg attundersöka BB-sidan,medan befh själv undersökte den svårt ramponerade salongen och hytterna däromkring. 2e maskinist Anderssons döda kropp påträffades på däcket, men då fartyget nu sjunkit så att endast poopdäcket var något över vatten och dessutom ~~började kantra~~ började kantra BB måste de kvarvarande skyndsamt kasta sig över i livbåten och stöta ut från sidan. 3 minuter efter explosionerna kantrade Arete helt över åt BB och blev liggande med STB-sidan över ytan. Livbåten höll sig ca 10 minuter akter om vraket och i närheten av det medan alla spanade efter de saknade men ingen syntes till. Då steward Hellström höll på att förblöda roddes livbåten upp långsides ss Malva och alla togs ombord. Under tiden sjönk Arete helt på 32 meters djup. Stewardens skador förbundos efter bästa förmåga men då hans tillstånd var allvarligt satte Malva kurs mot Spodsbjerg där de skadade i tillkallad ambulans fördes till länssjukhuset i Rudkjöbing. Befh skadat ett knä svårt, 2e styrman fått en kotfraktur i korsryggen,

ARETE 20.4.42

stewarden skadat huvudet, matros Karlsson vänster vrist och fot, kock-elev Hellström (Stewardesn broder) fått inre skador.Samtliga inlagts på lasarettet. Stewarden och 2e styrman torde få kvarligga någon tid. De övriga beräknas kunna resa hem med de 4 oskadade

---

Sjöförklaring i Göteborg den 4.5.42 kl 14

Sakkunniga lotskapten K.P.Kullander & hamnkapten Sevn Lundmark

Befh Tillroth: Arete gick ca 200 meter akter om Malva direkt i hennes kölvatten då 2 detonationer hördes. Sett 2e maskinistesn döda kropp ligga pådäck. På sjukhuset i Rudkjöbing hade en tysk militär uppgivit att dagarna innan olyckan ~~ett~~ enegelska plan setts över farvattnet och att de sannolikt fällt magnetminor i farleden. Befh vid explosionen sett vit-aktig rök invid fartyget, vilket är typiskt för magnetminor som vid brisad utveckla vit rök.
Matros Carlsson: Uppskattat avståndet till den framför gående Malva till 300 meter.Bara hört en detonation. Fortfarande ej återställd i vänster fot.
Matros Olander: Från förskansen tillsammans med Ahlquist och Rutfeldt sprungit upp på däck och vidare akteröver till båtarna.
Eldare Rutfeldt: Kastats ur sin koj i förskansen STB.Sprungit akteröver med de andra två och då passerat 2e maskinisten som låg på rygg på däck akterut om STB, blodig i ansiktet och med ena benet omvridet,synbarligen redan död.
Jungman Danielsson: Stått utkik på backen.Vid explosionen var Malva ca 400-500 meter föröver. Rusat ner i skansen och hämtat en livväst. Ingen var där.Sprungit akteröver och då på 3 meters avstånd sprungit förbi 2e maskinisten somlåg på däck om STB, utan att ta reda på om denne var skadad och kanske i behov av hjälp, eller om han redan var död.

Crew List

x Befh Job August Tillroth,Landsvägsgatan 15,Gtbg, 7.10.84 Öckerö (8.11.41)
I rederiet sedan 34. Befh på Belgia 26.1.41
† Ie styrman Josef Gustaf Adolf Toste, Göteborg, 25.3.91 Kungsbacka
x 2e styrman Nils Gustaf August Söderberg,Malmö, 6.10.08 Hälsingborg
† Chief Olof Thörn, Göteborg, 6.5.91 Smedstorp
† 2e maskinist Gustaf Theodor Andersson, Västerlanda, 3.1.83 Västerlanda
x Kocksteward Carl Bror Hilding Hellström,Gtbg, 22.7.11 Gtbg
x Kockelev Irmar Yngve Torsten Hellström,Gtbg,30.9.13 -"- Bröder
x Matros Erik Allan Carlsson, Gtbg, 6.2.17 Dragsmark (17.4.42)
Matros Arne Johannes Olander, Gtbg, 21.4.14 Visby (17.4.42)
Lättmatros Knut Erik Ahlqvist, Gtbg, 26.9.14 Gtbg

forts

x = skadade

ARETE 20.4.42

Crew list forts

Jungman Erik Arthur Henry Danielsson, Runsten, 30.3.24 Runsten (17.4.42)
+ Eldare Lennart Victor Hjelm, Gtbg, 6.12 18 Gtbg
Eldare Tor Bertil Allan Rutfeldt, Sthlm, 20.12 14 Jukkasjärvi (17.4.42)

KK memorial 1.6.42 Ej för publicering

Av allt att döma kolliderat med någon eller några av drivisen flyttade förankrade minor. ec officio Bo Bergström

---

UDHP80c 3516

Telegram Köpenhamn till UD 21.4.42

7 Ångf Arete krigsförlist 20.4 kl 11.45 utanför Langeland.Följande fyra omkomna Ie styrman Gustaf Adolf Toste Ie maskinist Olof Thörn 2e maskinist Gustav Theodor Andersson eldaren Lennart Hjelm stop kaptenen Tillroth jämte 4 man lindrigt skadade = Dardel

Brev till UD från Köpenhamn 21.4.42

Jagfår vördsamt meddela att Arete enligt telefonmeddelande från kapten Tillroth totalförlist. Av besättn. räddades 8 man, utom befh. Kapten Tillroth har erhållit en knäskada, steward Karl Bror Hilding Hellström skadades i huvudet, 2e styrman Nils Gustaf Adolf Söderberg fick en kotskada i korsryggen, matros Erik Allan Karlsson skadades i en fot, kockelev Irmar Yngve Torsten Hellström åsamkades en inre skada. Samtliga skadade vårdas på Rudkjöbings lasarett.Hellström och Söderberg torde få kvarligga någon tid,de övriga beräknas bli friskskrivna inom kort och komma att hemresa med de 4 oskadade av besättningen vilka nu uppehålla sig i Rudkjöbing.

G.Dardel

7

SKNEIII 227

Brev till SKN från Theo.Koch &Co,Köpenhamn,22.4.42

Vi bekraefter telefonsamtaler den 20 ds og idag angaande Aretes ~~Rakxixs~~ forlis etter minespraengning vid Tranekaer fyr paa Langeland. Som mddelt skal 4 mand have mistet livet. 4-5 mand ligger paa hospitalet,nemlig kaptajnen, 2 styrmand, hovmestern og kokken og muligvis endnu en mand,men de 2 mand menes i hvert fall hurtigt at kunne utskrives fra hospitalet. Hvor svaert de övrige er tilredte har vi endnu ikke kunnet faa oplyst. 4 mand af besaetningen skal intet fejle. Skibet menes at vaere kaentret d det gik ned, men Switzers har idag sendt baad ut for at undersöge skibet,som maenes at ligge paa cirka 16 meters vand. Skibet var lastet med traemasse og stykgods fra Göteborg til Holland.De skal blive naermere underrettet.

Dito 30.4.42

Vi anerkender modtagelsen af deres brev af 27 ds med specifikation over

ARETE 20.4.42

ladningen og skal meddele at Switzers har vaeret ud for at undersöge skibet, dog er der ikke lykkedes at finde skibets position, men Switzers fortsaetter undersögelsen, og detsamme gör Vagervaesendet. Af fiskere er der bjerget nogetinventar fraa skibet, saasom redningsflaade,rednings-kranse etc og herover skal de faa naermere specifikation,dog garr vi ud fra, at de vil vaere indforstaaet med salg af disse ting bedst mulig, i det de ligger forskellige steder, bland annet en del i Naksokv.

Dito 7.5.42

Vi skal meddele at skibets poistion endnu ikke er fastslaget,men var bedt saavel Switzers som Marineministeriet om, saa snart skibet er fundet og ur undersögt, straks at underraette. Vedlagt framsender vi en specifikation over til forskellige steder indbjergede inventar, i det vi gerne hoerer fra dem om vi maa realisere det bedst muligt og samtidigt opgöre bjerge-lönnen herfor.

Fortegnelse over bjerget vrakgods fra ss Arete af Göteborg

4 stk redningskranse, de 3 market "Arete-Göteborg".
8 redningsveste, 1 redningebelte, 8 redningsgummidragte, 8 oliefrakker, 4 signalflag paa line, 1 köjesek, 1 zinkkase,(indeholdende Primus og kedel) 6 stövleindleg af bly, 1 haandökse, 1 elektrisk stavlykte, 1 drivankere med line, 18 daaser konserves, 3 el. batterier, 2 paaser med signallys, en del kiks og kaekbröd (ubrugeligt), de fornaevnte effekter er paa Politistationen. - End videre er af postförer Sigfred Cjristensen,Urne, indbjerget et nathus samt et ratt, der befinder sig hos bjergeren.Paa Raagö er indbjerget en redningsflaade bygget paa Tönner og maaler 3½x3½ meter.Flaaden er hos gaardejer Jörgensen paa Raagö.
I onsevig paa havnepladsen opbevares en lejder som er 5 meter lang og en meter bred.

Dito 14.9.42 (Theo.Koch till SKN)

Under hendvisning til denna dag skal vi meddele at det endnu ikke er lykkedes at finde vraget. (SKN ombetts sända ner fullmakt från rederiet för försäljning av vrakgodset)

Flotte vid Vesterby

15.12 42 fick Stockholmspolisen ett meddelande från Rikspolitichefen i Köpenhamn att en flotte från Arete bärgats utanför Vesterby.SKN rapport-erat till Theo.Koch i Köpenhamn.

Nästan 2000 för vrakgodset

11.2.46 sände Theo.Koch & Co i Köpenhamn avräkning till SKN på 644 kr för Aretes vrakgods eftersom " det nu ikke kan förventes mere indbjerget. fra dette skib." Godset sålts i Urne,Rödby och Onsevig för 1999:16
The Koch avräknat 645:56 i bärgarlöner, tull, egethonorar,annonser etc
Proveny till SKN minus clearingavgift kr 644:91

ARETE 20.4.42

Livbåten tillbaka till Rederiet

18.6.42 tackade konsul Sternhagen i Göteborg i brev dir Nils Rogberg SKN för dennes vänlighet att låta Göthabolaget få överta Aretes bärgade livbåt för 100 kronor.

Inga rapporter att vraket hittats.

Theo.Koch efterden 14.9.42 inte rapporterat något om att Aretes vrak skulle ha återfunnits .

SKN EVII 342

LASTEN

378,6 ton torr blekt sulfitmassa i 1893 balar	Billeruds AB,Säffle
69,53 ton pappersrullar, 126 st	Uddeholms AB
7½ ton pappersrullar, 15 st	Gustafsfors Fabrikers AB
26 ton ståltråd i 50 fat	Garphytte Bruk AB
28,3 ton mineralpulver i 281 säckar	El.Svetsnings AB,Gtbg
9,98 ton stål - 46 buntar & 109 stavar	Wiksmanshyttans Bruks AB
1,9 ton stål i 30 buntar	Uddeholms AB
2,9 ton papperssäckar i 15 balar	Skand. Remfabriken
43,4 ton omslagspapper i 200 rullar(Pakpapier)	Munksjö AB
1 kylskåp i låda, 75 kg	Ekman & Co AB,Gtbg
1 låda spegelglas , 370 kg	Johnson,Sternhagen & Co Gtbg

1 paket livsmedel, 3 kg, till monsieur E.Larsson, 69 Toolstraat, Antwerpen, från Heyman& Holmberg AB,Gtbg.

Total last: 568 ton 718 kg

SKN utbetalat till lastägarna 258354:42

SKNEIII 227

Effekter

SKN ersatt rederiet med 10599 kr den 10.6.42

Chiefens änka Elin och Ie styrmansänka Bertha utkvitterat beloppen.

2e maskinist Anderssons son,Alf Gunnar, -"-

Eldare Hjelms änka Astrid fått ut 475:- av rederiet varav SKN ersatt 337:50

Eldare Rutfeldt förlorat en börs med kr 27:85

SKN vägrat ersätta av befh uppgivet tobaks-vin-och spritlager med 170:-

---

Egna noteringar

Betonghuset föll ihop

Den svagare andra explosionen kom från ångpannan då den sattes u.vatten. Vid en fruktansvärda explosionsstöten splittrades betongskyddet mot kulspruteeld från flygplan som byggts av 2½"- betongplattor runt styrhytten och rasade ihop, BB livbåt ramponerades och vattenfylldes, all inredning slogs sönder, skorstenen lyftes och midskeppet omvärvdes av rusånga. Ie styrman ~~och chiefen~~ måste ha dödats eller skadats svårt och klämts fast i sin hytt, ~~2e maskinisten~~ Chiefen och eldaren kom aldrig

ARETE 20.4.42

upp från maskin där sannolikt bl.a. alla lejdare rasat ner och vatten omedelbart började forsa in. Bröderna Hellström skadats i kabyssen .2e maskinisten med brutet ben och svåra skallskador setts ligga död på däck. Fartyget började snabbt sjunka med aktern före och växande BB slagsida. Befh stod på en toft i livbåten stöttad av 2 man och spanade efter de saknade. Det uppstod inget sug då fartyget sjönk.Inga lösa föremål drogs ner, tvärtom flöt en mängd vrakgods upp.. - Kapten Tillroth övertog i aug 1942 befälet på Burgundia. (Hangick iland med pension i okt.49)
se 5.5.42

Historik

lastångare på 587 brton byggd 1928 vid Lödöse varv av stål. L.50,9 B.8,5 Tillhörig red AB Unda (Per Waller)i Göteborg. Systerfartyg till Malva och Nautic,båda på 519 brton, bygga 1924-25 i Lödöse.(Malva Och Nautic såldes 1950 till Erik B.Kromann I Marstal och fick namnen Signe Boye och Andreas Boye)Arete,nybyggnads nr 48,(varvet startat 1902),sjösattes den 25.10 och gick på provtur 9.12 28. Maskin akter,fallande stäv,kryssar-akter. 2 stora luckor, förmasten på backen, 3 ångwinschar. 230 ihkr compoundångmaskin med förvärmare av Bergqvists typ. - I mars 31 på resa i barlast Drammen-Ulebergshamn för stenlastning grundstötte Arete i Sotefjorden på Stora Brotten och blev hängande på grundet med förskeppet, men sprang inte läck.Flottogs ab Röda Bolagets Harry och dockad vid Lindholmen. Förstävenintryckt och bucklor i botten, men tät.- Natten till den 14.3.41 i konvoj utanför Borkum tog Arete upp besättningen 23 man från ss Wirma av Lovisa på 1535 brton på resa till Stockholm med kokslast,som kl 00.20 i månsken och lugnt väder plötsligt attackerats av ett engelskt bombplan på låg höjd som fick in en fullträff föröver om BB. Wirma sjönk inom 8 minuter med stäven före. Arete stoppat 1' därifrån.De räddade landsattes i Cuxhaven. - Vintern 1941-42 legat upplagd i Lödöse men i charter för Götabolaget i Gtbg var Arete nu på sin första resa för säsongen. - Aretes namne och föregångare på 368 brton byggd 1904 i Lödöse för Red. AB Unda (Justus Waller) i Gtbg strandade kl 04 den 30.1.14 med last av tackjärn från Middlesbrough på ett grund mellan Pölsan och Rörö i ½ storm och sydlig strömsättning. Besättn. tog sig iland i båtarna men Arete bröts ner och sjönk i stormen. -

AGRA 20.4.42.

SJÖNK BRINNANDE I DJUPET 2½ MINUT EFTER TORPEDTRÄFF.

Rapport

Avgick lör 18.4.42 från Philadelphia destinerad till Port Sudan/Alexandria via Table Bay. Last av 6666 ton styckegods och nitrat varav på däck ca 154 ton armelastbilar och tanks i lådor till ca 8′höjd för och akter,surrade med 5/8′′wire tvärskepps dubbelt,fästade till järndäcket i särskilt för ändamålet fastsvetsade järnbyglar och tajtade medelst vantskruvar och dess utom stämplat med träsparrar. 800 ton bunkers. 200 ton FW, 200 ton stores. Djupg F. 25′- A. 26′05′′ 32 ombv samt 7 manliga passagerare = 39 personer. Torpederat mån 20.4. kl 17.20 EWT på lat N.34 40′- long.W 69 35′. NW vind, moderat sjö, sikt ca 10 naut.mil. Ie styrmans vakt. Utkik på bryggan och på förliga masten. Torpedträff i skottet mellan maskin och rum 4. Befh och 5 man saknade. Sjösatt BB båt, STB båt brann upp.

Ie styrmans rapport

Lör 18.4. kl 19.20 avgått från Philadelphias redd och kl 01.50 19.4 ankrat vid "Cape Henloopen" i väntan på dagsljus. Lättat ankar kl 05.50 och fortsatt resan. Lämnat lotsen kl 07.30 vid Overfalls lightvessel. Kl08 fartyget inlagts på anvisad kurs, rv 135°. Utkik hållits från förmasten och bryggan. Fart ca 11 knop. Kl 17 börjat sicksacka enligt anvisning nr 34. Fartyget fullständigt mörklagt. Vid midnatt upphört sicksacka. Samma kurs,rv 135°. Mån 20.4. kl 05 börjat sicksacka enligt anvisning nr 34. Fart 11 knop. kl 07 upphört sicksacka,samma kurs, samma utkik. Kl 13 ändrat kurs enligt anvisning till rv 144°, fart 11 knop. Middags observation: N 35 13′-W70 53′ Skyad luft, något överdragen, sikt ca 10 naut.mil ,NW vind, moderat sjö. Kl 17.20 , lat N.34 40′- long W 69 35′, träffades fartyget av en torped om BB i skottet mellan rum 4 och maskinrummet,fick omedelbart BB slagsida och började sjunka med aktern före. Eld utbröt även i akterluckorna och på akterdäck. Befh och Ie styrman på bryggan. Stopp slogs genast på maskintelegrafen, och alarmklockorna slogs på. Order gavs om sjösättning av livbåtarna och utsändandet av nödsignaler. Ie styrman utsände 4 gånger "SOS SOS SOS de SHFA SHFA SHFA" men tidsbrist omöjliggjorde utsändandet av position mm. Inom 2½ minuter hade fartyget sjunkit. (5000 meters djup.) 3e styrman och 10 man hann få BB båt i sjön.STB båt skadades av eld och kunde ej sjösättas även på grund av slagsidan. De övriga ombv fick hoppa överbord och simma bort från fartyget. BB-båten tog upp 19 man ur vattnet medan 3 man tog sig fram till en uppfluten flotte. En av flottarna hade fattat eld och totalförstörts. Männen på flotten fick tag på den tredje flotten och dessa sammansurrades. BB båt och flottarna låg sedan kvar på platsen till tisdag morgon 21.4 6 man saknades nämligen befh Selander, stuert Larsson, 3e maskinist Rogers

AGRA 20.4.42

elektriker Andersson, matros Bogaert och motorman Gustavsson. Under natten avfyrades med signalpistol 2 fallskärmsljus. Kl 07 tisdag 21.4 vidtogs åtgärder för att sätta segel i båten och ta flottarna på släp. Kl07.30 siktades masterna av ett fartyg på ca 10 naut.mils avstånd. Signalljus avfyrades vilka blev obs. i fartyget som närmade sig platsen. Kl09.30 ombordtogs de krigsförlista, inalles 33 man, i ms Tercero av Oslo.((4415 brton,B.1925 Red.N.Holter-Sörensen,Oslo))
Ons 22.4 kl 19.20 landsattes samtliga i St.Georges,Bermuda.

O.E.Graaf Ie styrman

Telegram konsulatet,Bermuda, 2.5.42 till UD,Sthlm

Reporting the following saved from Agra arriving Bermuda april 22d per norwegian Tercero stop following swedish subjects Odd Graaf, arne Tengwall, Agnar Hellquist, Henning Hansson, Halvar Ostberg, Ove Nilsson, Karl E.Karlsson, Otto Warfvinge, sture Werkander, Henry Granberg,Algot Dahlqvist, Ivar M.Malmquist, Waldon Hultgren, Sven Collvin, John Lund, Karl Andersson,Bertil lovgren, Karl Holmberg following 2 norwegians Erling Norby Ragnar Tallakstad following danish Gustav Clemmensen following 2 british olaf osoling patric dwyer following latvian ernest Plume following dutch leo carrilho following american william Sheirer stop Following sailors signed on Tercero april 23d sture Werkander and Erling Norby stop chief officer graaf and chief engineer Granberg with saved passports proceeded New York clipper 29th april remaining 15 swedish one dane one norwegian one american leaving by clipper soon in care of swedish consul general new york stop swedish subjects would like to be repatri ated if possible will advise total funds necessary to defray expenses when all bills available stop have issued new passports to all seamen who have lost theirs have done best to take care of them behaviour of all most exemplary = Swedish consul

(Inkom KK 5 maj 1942)

HEMLIG

Sjöförklaring och sjöförhör 5 maj 1942
å Svenska Ostasiatiska Kompaniets kontor i New York kl 10 fm

T.f 2e vice-konsul Claes Carbonnier
Ie styrman uppgav att samtliga skeppspapper gått förlorade.

Ie styrman: Agra förde ingen nationalitetsflagga och inga nationalitetsmärken och gick nattetid fullt mörklagd. Vid torpederingen fullt dagsljus. Vind 3-4 Beaufort, lite byig, överdragen himmel, moderat sjö, solen lyste fram tidvis. Torpeden exploderade BB på akterkant av msakin kl 17.20 den 20.4 med en dov, dämpad men kraftig knall.Inga skador över vattenlinjen

AGRA 20.4.42

iakttagits. Första åtgärd på bryggan vid explosionen var att slå stopp i maskin och starta alarmklockorna. Befh givit order sjösätta båtarna och sända ut SOS. Ie stryman och befh sedan sprungit ner till sina hytter för att hämta personliga papper varefter de skyndsamt återvänt till bryggan och Ie styrman börjat sända SOS från radiohytten. Akterdäcket var övertänt, fartyget hade svår BB slagsida och BB båt som skadats av eld kunde inte sjösättas. 3e styrmanlyckats få STB båt i sjön bemannad med 10 man. Ie styrman var ca 2 minuter i radiohytten och såg inte denna båt firas. Utsänt SOS i serie 4 gånger medan slagsidan hela tiden växte. När han tog sig ut ur radiohytten låg hela akterskeppet under vatten och fartyget hade sjunkit till över hälften. Dessförinnan hade befh kommit in i navigationshytten och frågat om hans närvaro på bryggan vore önskvärd. Härtill hade Ie styrman lämnat ett nekande svar eftersom kaptenens närvaro där icke längre kunnat anses nödvändig. Styrman hade sedan inte återsett befh. - Styrman var kvar på bryggan då fartyget intog vertikalläge med bryggan i vattenytan och sedan gick rakt ner. Styrman kastat sig överbord från övre bryggan i samma ögonblick som midskeppsflotten kommit flytande förbi, och lyckades klänga sig upp på den. Ögonblicket efter träffades flotten av förmasten och drogs ner under denna. Då han åter kom upp till ytan var fartyget försvunnet. Flotten kom åter uppflytande och styrman tog sig upp på den. Han hjälpte sedan Ie maskinisten och matros Werkander upp ur vattnet. Brinnade olja, mängder av vrakgods och livräddningsmateriel flutit omkring där fartyget sjunkit. På rätt långt håll sett ubåten gå fram till livbåten men avståndet varit för stort för att kunna se officerarnas uniformer och andra detaljer men styrman förstod att männen i ubåtstornet ställde frågor till folket i livbåten. De 3 på flotten fått tag i ännu en drivande flotte som de surrat ihop med sin egen. De hade sedan under natten legat intill livbåten,.och kl 09.30 nästa morgon räddats av Tercero.De skadade fått förband och medicin ,alla fått kläder och erbjudits kontanta medel. De landsattes i Bermuda kl 19.20 ons 22.4. - Särskilt tillfrågad sade Ie styrman att marinmyndigheterna i Philadelphia vid avgången därifrån lämnat kursanvisningar och uppgifter om signaler samt avlyssnande av vissa radiostationer. Bl.a hade alla tilldelats ett antal flaggsignaler att användas inom olika zoner. Intruktioner om sicksackkurs hade funnits i en British Admiralty Handbbok som tidigare erhållits. Om flottarna och Mörnerdräkterna: En flotte låg ovanpå däckslastlådorna intill lucka 2 STB med slanor lagda över lasten ut till fartygets räckverk. En flotte låg på däck vid lucka 3,innanför brädgången, och hade vid sjösättning måst lyftas över relingen. En tredje flotte låg på aktre däckslasten vid lucka 5 STB och hade med lätthet kunnat skjutas ut över fartygssidan på däckslastens surrningswirar. De 3 flottarna var fullt utrustade och osurrade. Endast

AGRA 20.4.42

BB livbåt kommit oskadad i vattnet. Akterflotten hade brunnit upp när däckslasten övertändes, en annan blivit illa tilltygad, den tredje fått smärre skador. Utrustningen funnits kvar på de 2 sist nämnda flottarna fast det visat sig svårt att öpnna tankarna. Alla ombord haft flytvästar och Mörnerdräkter fanns för alla ombv fast ingen begagnat dem. Enligt Ie styrmans åsikt hade den som försökt sätta en sådan dräkt på sig haft ringa möjlighet att överleva. För det första skulle det tagit minst en minut att få på sig dräkten och sedan hade det varit utomordentligt svårt att i denna dräkt ta sig fram till flottarna och livbåtarna över mellandäckslastens stora lådor med surrningar. Dräkten en avsevärt hinder även vid simning. Dessutom stor risk för skador på dräkten som skulle göra den helt värdelös. Vidare vore en man i en sådan dräkt inte till någon nytta och kunde t.ex inte vara behjälplig vid firning av livbåtarna.

Ingen dödats vid explosionen: Vakthavande i maskin hade kommit upp oskadade och hade kommit i livbåten. Utöver dem hade inte någon befunnit sig i närheten av den plats där torpdenen träffade. Av de saknade skulle befh ha setts oskadad på båtdäck. Elektrikern hade setts springa akterut efter explosionen. Maskinist Rodgers var oskadad efter explosionen. Matros Begaert var utkik i förliga mastkorgen vid explosionen och hade inte skadats. Styrman inte sett till Begaert ,men eftersom mastkorgen var belägen endast 20' över däck hade han med säkerhet kunnat ta sig ner på mindre än 30 sekunder. Okänt vad som hänt motorman Andersson. Alla räddade varit oskadade. Fått ettutomordentligt gott mottagande på Bermuda, dels av Amerikanerna, dels av US Red Cross , dels genom mr Tucker, föreståndare för Sailors Home därstädes.

Chiefen Granberg: I maskin vid explosionen kl 17.20. Lågor slagit ut genom det skadade akterskottet. Maskin fylldes snabbt av rök och eld. Chiefen, vakth 2e maskinisten och motormannen skyndat mot utgången. Under tiden hade signal kommit från bryggan om att stoppa huvudmotorerna men det var omöjligt att ta sig fram till dem på grund av eld och rök.De stoppades med blixtavstängningen på maskintoppen på vägen upp. Motormannen klättrat upp genom maskinskylightet på en replejdare direkt till båtdäcket. Chiefen och 2e maskinisten lyckats komma ut den vanliga vägen.Chiefen hämtat en rock och livbältet i sin hytt och skyndat ut på huvuddäck där han sett befh och Ie styrman som var på väg till bryggan.Samtidigt hade BB båt firats och chiefen hoppat ner i den. 2e maskinisten och motormannen gått i båten från båtdäcket. När chiefen kom i båtenhade fartyget sjunkit så mycket att båten när den flöt på vattnet legat i höjd med relingen.Från branden i maskinrummet slog lågor ut genom luftrören på båtdäck och spärrat vägen till STB båt. Efter 2½ minut var hela fartyget borta.Flottarna flöt upp

AGRA 20.4.42

men av de 3 flottarna hade en brunnit upp. De 10 i BB båt hade omedelbart började rädda de simmande .Chiefen såg maskinist Rodgers simma mellan livbåten och den plats där Agra sjunkit men han ~~xxxxsedanxförsvunnenx~~ kom på andra sidan av ubåten då den dök upp mellan honom och livbåten och drogs sannolikt in i ubåtens propellervatten. – Under natten kopplades de två flottarna ihop och togs på släp av livbåten som rotts hela natten.Omkring 10 man uppehållit sig på flottarna under natten. Vid 05-tiden sköts ett fallskärmsljus upp och ytterligare ett sköts upp vid 07-tiden då ett fartyg siktats. Det visade sig att Tercero sett även det första fallskärmsljuset och allt sedan dess gått runt och letat efter de nödställda. Vinden under natten ökat något. På särskild fråga svarade chiefen att torpeden träffat omedelbart akter om huvudmotorerna varför mellanaxlarna till propellrarna torde ha sprängts bort vid explosionen. Farten, 11 knop,hade gått nermed detsamma, samtidigt som fartyget börjat sätta sig akterut. –
Om Mörnerdräkterna: Chiefen inte haft en tanke på att sätta på sig Mörnerdräkten och ansåg att de som försökt sig på det sannolikt omkommit. Det vore troligt att begh gjort försöket och drunknat. För att ha någon glädje av dräkten måste man i så fall ha den på sig i förhand. Inte heller någon annan hade haft Mörnerdräkt på sig,tvärtom hade en del haft för litet på sig. Livbåtskritik: Livbåten, 15 år gammal, hade hållit ihop men beslagen i vilken årtullarna sätts i båten hade gått sönder den ena efter den andra så det till sist bara funnits en användbar åra på ena sidan och 3 på den andra. Livbåtar borde förnyas vart 10de år. Utrustningen på flottar och i båten annars varit bra med gott om mat,raketer,filtar, signalpistoler med fallskrämsljus,oljekläder etc. Flottarna förstklassiga. Livbåtarna hade godkänts av Coast Guard inspectors i Philadelphia. Tagits upp av Tercero kl 09-09.30 . En livbåt från Tercero rott till flottarna som kommit efter och tagit upp dem som var på dem. Livbåten hissats ombord på Tercero.
Ie kock Löfgren: Tillsammans med stuert befunnit sig i en tom hytt midskepps som av stuert användes som förråd. De skyndade ut och gick förbi lucka 3 till brygghuet där de hade sina hytter. Löfgren hämtat livbältet och en trenchcoat,skyndat till båtdäck och stigit i BB båt. Stuert hämtat sitt livbälte och gått över till STB båt,varefter Löfgren inte sett till honom senare. Fartyget hade kraftig slagsida då Löfgren gick i båten. Båten rotts undan från det snabbt sjunkande fartyget och var 100 meter bort då Agra under ett fruktansvärt dånande och väsande gick ner i djupet lodrätt med däckslast fallande i vattnet och kringvärvd av brandrök och på vattnet brinnande olja. Tagit ca en timme att få upp alla som simmade på platsen och ropade på hjälp. Ubåten kommit uppdykande alldeles i närheten. Det var en ,enligt Löfgren, ovanligt liten ubåt med en elefant målad på

AGRA 20.4.42

tornet, vilket Löfgren trodde sig tyda på att ubåten varit italiensk. 4-5 man hade stått i tornet och på bruten engelska förhört sig om fartygets namn, storlek och last, vilka frågor 3e styrman och båtsman besvarat. Löfgren ej hört om även andra frågor framställts. Många av dem som hoppat i vattnet hade varit dåligt klädda och därför fått låna kläder i livbåten och försetts med oljerockar och filtar från flottarna. Livbåtens årtullar gått sönder undan för undan. Löfgren av de saknade bara sett maskinist Rodgers. Livbåten var på väg mot honom för att ta upp honom då ubåten dök upp emellan . När ubåten avlägsnade sig hade Rodgers inte synts till längre. - Löfgren provat en Mörnerdräkt på ett annat fartyg och funnit den bra att simma i om man hade god tid. Knappast till nytta när det gäller sekunder eftersom det tar lång tid att få den på sig och det sedan blir svårt att röra sig och gå på däcket.

styrman Tengvall: Agra ej fått gå ut på natten med hänsyn till mineringarna. Vid utgåendet söndag morgon siktat patrullflygplan ,men ej senare. Vid torpederingen var fartyget c:a 370 naut.mil från kusten. Före torpederingen suttit och skrivit i sin hytt då vatten börjat sippra in genom taket till följd av spolning av däcket ovanför. Begett sig ut och sagt tll att sluta spola. Då han stod på däck vid lucka 4 träffade torpeden. Sprungit upp till STB båt och kapat dess surrningar. Sedan mera folk kommit dit försökt få ut båten men genom slagsidan och på grund av lågor från luftrören och att solsegelåsen med tågrullen ramlat ner visade det sig omöjligt. Då lågor slog ut genom luftrören och taket blivit tvungen att hoppa överbord. Då han låg i vattnet kom ubåten upp alldeles i närheten och befäl och manskap i kakhi visat sig på däck,varför ubåten sannolikt varit italiensk. På tornet varit målat en elefant. Tengvall tagits upp av livbåten som varit gammal och dålig och börjat bli gisten. Årklykorna lossnat vid rodden. Enligt Tengvalls uppfattning sjönk Agra på 2½ minuter. - Synnerligen väl bemötta på Tercero.

3e styrman Hellqvist: Fartyget inte varit märkt såsom svenskt och hade inte varit bestyckat. Föröver på Agra hade man varit sysselsatt med att bygga ställningar så att flotten skulle kunnas skjutas ut över fartygssidan men arbetet ännu ej varit klart. Flotten akterut hade antänts och brunnit upp. - Vid explosionen skyndat från sin hytt upp t, båtdäck där lågor slog ut genom luftrören närmast ~~BB-båten~~ STB-båten. Då Hellqvist kom ~~dit var båtsman & där, huggit av surrningen till BB båt~~ dit var båtsman och 4 man där. Huggit av surrningarna till BB båt. Hellqvist hoppat i båten dom firats av 2 man, en av dem var maskinist Rodgers. Då båten kom i vattnet låg den i jämnhöjd med däcket, så djupt hade Agra sjunkit. Då fartyget ännu hade något fart skar båten ut från sidan och ut tillsjöss. En minut

AGRA 20.4.42

senare sjönk Agra med aktern före. Brinnande olja fläckvis täckt ytan. Rott runt och tagit upp simmande bland vrakgodset. Rodgers försökt hoppa i båten just då den kommit i vattnet men missat och inte synts tillsenare.Ej sett befh efter torpederingen. Hellqvist sedan hört en m an ropa länge i riktning mot den plats där fartyget försvunnit men när båten rotts dit inte funnit någon där. 3-4 minuter efter det båten kommit klar dök ubåten upp. Den var enligt vittnets åsikt liten för de farvatten den befann sig i .De som frågade om Agras namn, tonnage och var hon kom ifrån hade talat engelska med en brytning som förefallit italiensk. Sedan alla som synts i vattnet tagits upp kopplades de båda flottarna ihop för att användas som drivankare under natten. Livbåten hållits mot sjöarna med rodd tills på morgonen då den mesta provianten och vattnet från flottarna fördes över till livbåten som satte segel. Då båten varit gammal och gisten placerades 9 (nio) man på flottarna en av flottarna som togs på släp.

2e maskinist Dahlqvist: Tagit vakten i maskin kl 16. Strax före torpederingen befunnit sig på STB sida för att skifta filter och just som han var klar inträffade explosionen om BB. Först sökt stoppa maskinerna men ej hunnit fram förrän lågor slagit ut ur tunneln BB och genom det rämnade skottet till rum 4. Chiefen,som varit nere i maskin tillfälligt, sprungit först upp och stängt av brännoljan med blixtavstängningen från maskintoppen.Dahlqvist på vägen ut blivit bränd i ansiktet "mendet hade gått bra ändå." Sagt till motorman Hultgren att skynda sig upp varpå denne klättrat upp genom skylightet på topplejdaren. Dahlqvist begivit sig direkt till båtdäck. Hjälpt till att få ut BB båt son han gick i och hållit båten från sidan med en åra under firningen. Rott runt i 3 timmar minst och bärgat passagerare och manskap som hoppat överbord och sökt efter fler överlevande. Ubåten kommit upp ca 50 meter från livbåten. - Då han kom upp på båtdäck hade vattnet redan börjat komma in på däcket på akterkant. Livbåten varit väl utrustade men det hade varit svårt att finna de olika sakerna.

Båtsman Östberg: 5 minuter före torpederingen blivit avlöst i mastkorgen av matros Bogaert och själv tagit rodret på bryggan. Ie styrman hade Östberg sett på bryggan men ingen annan då styrhytten varit betongklädd med endast en liten öppning framtill. Vid explosionen tillsammans med Ie styrman rusat ut och nerför lejdaren, men Ie styrman vänt om till bryggan för att sända SOS. Östberg satt på sig livbältet,sedan vevat ut BB livbåt och hoppat i den då den firats ner på vattnet. Då livbåtens akter sögs in mot fartygssidan förlorade den rodret varför den sedan fått styras med en åra. 4 st årklykor hade ramlat av på BB-sidan och 2 på STB-sidan emedan båten varit i dåligt skick. Hade det rått hårt väder hade den sannolikt varit

AGRA 20.4.42

tillspillogiven. - Elektriker Andersson hade arbetat som dagman och slutat kl 17. Han hade setts springa ner till sin hytt för att hämta något. - Den man i ubåtstornet som ställt frågorna hade haft blå uniform, en annan hade haft en trenchcoat på sig .Öberg inte närmare iakttagit vad de övriga varit iklädda. Sedan frågorna besvarats hade någon från ubåten ropat:"I'll send a radio for you!" Samme man hade sedan pekat runt för att utvisa var de som hoppat överbord låg i vattnet. Mannen talat med italiensk brytning. På tornet hade ett elefanthuvud varit målat. - Östberg ville ha till protokollet att bommarna som höll livbåtarna inte varit försedda med dynor utan endast med lindat tågvirke. Såsom det varit hade båtarna måst vevas in för att komma intill bommarna, och följaktligen inte kunnat firas direkt utan att vevas ut. Östberg hade påtalat detta ombord och det hade varit meningen att dynor skulle sättas på när fartyget kommit ut till havs,men det hade ännu ej blivit gjort.

Matros Nilsson: På båtdäck STB vid explosionen i färd med att spola däcket. Omedelbart gjort klart att fira STB båt och 2e styrman,som varit på båtdäck huggit ur taljan, men på grund av slagsidan hängde båten upp sig och kunde ej firas. Dessutom var hela akterdäcket övertänt och eld slog in över båtdäck om STB. Nilsson tagit ett av livbältena på båtdäck och hoppat överbord. Stuert hade gått i STB-båten, men klättrat ur den när den inte kunde firas, och sedan hade Nilsson ej sett till honom. Matros Bogaert hade också infunnit sig på båtdäcket. Han hade frågat Nilsson om inte den mindre båten som var bredvid skulle sättas ut . "Det är för sent", svarade Nilsson och hoppade överbord. Vattnet var då ½ meter från båtdäcket. Flera av besättningen hade legat och sovit vid explosionen. När de kommit upp på däcket hade de sett elektriker Andrsson gå ner. Däremot var det inte någon som visste vad som hänt motorman Gustavsson. Nilsson fått simma i ca 45 minuter innan han tagits upp av BB-båten. Han hade legat och flutit på ett "flak" i närheten av timmerman och motorman Andersson. Ej sett någon av de saknade i vattnet. -Under natten hade båten rotts för att hållas upp mot sjön. På morgonen hade en flotte tagits på släp, den andra fått drivaiväg. Raketer skjutits upp vid 03-tiden och sedan när det börjat ljusna samy när det norska fartyget siktats.

(Protokoll inkommKK 29.7.42)

KK memorial 17.8.42 Ej för publicering

Stämplat:"Har ej föranlett åtgärd av sjöåklagaren.Sthlm 4.9.42"

Orsak: Utan föregående varning blev Agra torpederad av en främmande ubåt och sjönk på 2½ minuter. Av utredningen torde framgå att nedanstående personer i samband med fartygets krigsförlisning försvunnit under sådana omständigheter att intet tvivel kan råda om att de alla omkommit. Ex officio
Bo Bergström

AGRA 20.4.42

Crew List

+ Befh Sture Selander,Göteborg, % Broströmia, 23.9.05 Stockholm
Ie styrman Odd Erling Graaf,Göteborg, 18.3.13 Göteborg (4.4.42) (på Nanking 29.4.43)
2e styrman Arne Tengvall, Göteborg,3.16.15 Gtbg (6.9.41)
3e styrman Agnar Hellquist, Långedrag, 25.12.12 Gtbg (4.4.42)
Chief Henry Granberg, Göteborg, 18.2.07 Jukkasjärvi (31.12 40)
2e maskinist Johan Dahlquist, Gtbg, 16.11.89 Gtbg (31.12.40)
+ 3e maskinist George Rodgers, Kyogle, Australien, 14.11.11 Coffs Harbour.(A)
Ie maskinist Gustav Clemmensen, Köpenhamn, 5.2.12 Samsö (var i Horsholm 17.4.42)!?
Timmerman Henning Hansson, Nässinge, 11.12.18 Nässinge
Båtsman Halvar Östberg, Hässela, 25.10.05 Hässela (4.4.42)
Matros Erling Norby,Tönsberg, 30.7.22 Helmestrand,Norge
~~[illegible]~~
Matros Ove Egon Nilsson, Tullstorp, 13.3.17 Tullstorp (4.4.42)
Matros Sture Werkander, Fårö, 14.5.17 Fårö
Matros Karl G.Warfvinge, Mariestad, 14.9.16 Mariestad –(20.8.42 i styrkarbete se Tidningen 18.5.42 / 10.8 –)
Matros Karl Erik Karlsson, Källby, 23.7.17 Källby
+ Matros Julien Bogaert, Antwerpen, 24.5.12 Iseghem,Belgien
Matros Olaf Osoling, London, 25.3.15 London (E)
Matros Thomas Dwyer, Trelee,Irland, 27.10.22 Trelee
+ Elektriker Karl Hubert Andersson, Domnarvet, 8.2.06 Ludvika
+ Motorman Bertil Gustavsson, Saxtorp, 16.6.18 Rödeby
Motorman Karl G.Andersson, Norrbynäs, 27.10.13 Långbro
Motorman Sven Collvin, Göteborg, 29.1.21 Gtbg
Motorman Waldon Hultgren, Sthlm, 6.12 20 Bergen,Norge (Svensk)
Motorman John S.Lund, Stockholm, 15.2.93 Rogsta
Motorman Ernest Plume, London, 15.9.98 Riga,Lettland.
Motorman Ragnar Tallakstad, Svarstal,Norge, 22.2.20 Svarstal
Motorman Iwar W.Malmquist, Värtan, 16.8.83 Uppsala
+ Stuert Lars Larsson, Gtbg, 5.2.03 Göteborg
Ie kock Bertil Löfgren, Malmö, 20.6.08 Karlskrona (4.4.42)
2e kock Leo René Carrilho, Paramaribo, 3.11.18 Curinam (Holländare)
Salongsuppassare Karl Holmberg, Landskrona, 14.3.20 Landskrona
Mässuppassare William Scheires, East Pennsylvania, 2.7.05 Hoboken,N.Jersey

7 passagerare,Amerikaner

Grafton Fay
William B.Eberhart
Jacob J.Vollrath
George C.Lyon
James W.Atkins
Carl H.Adam
Peter C.Brooks

} Läkare som skulle till Nordafrikafronten.

NY 30.4.42 O.E.Graaf Ie styrman.

AGRA 20.4.42

Ie styrman Odd Graaf:gtbg, i T.Fredhs "Utanför Spärren"(1987)

Agra hade seglat utanför spärren ända sedan kriget bröt ut.((Detta innebär den 9.4.40 med Fredhs terminologi))och var i april 1942 på resa till Afrika med förnödenheter för de amerikanska stridande trupperna. Dessutom medföljde 7 amerikanska läkare som skulle till fronten i Nordafrika. Vi lämnade Philadelphia och gick i zigzagkurs i 14 knop efter anvisning från War Transport. Jag hade varit på bryggan kl 05.20 den 20.4 när torpeden träffade. Jag rusade till radiohytten och hann få ut ett SOS,tyvärr utan position,medan fartyget fick kraftig slagsida. Flera av livbåtarna rycktes loss och Agras siren hakade upp sig och vrålade så att det var svårt att göra sig hörd. Det regnade kraftigt och var stark sjöhävning. Jobbigt att hålla sig fast. Jag fick i mörkret tag på en flotte som jag hävde mig upp på.Genom att ropa och försöka styra flotten mot svarsljudet kunde jag dra upp ytterligare 2 man på flotten. Under tiden hade 32 man på Agra hittat en livbåt som drev omkring efter att ha slitits loss vid explosionen.Livbåten hade några bord bräckta och tog in vatten. För att inte belasta båten för mycket gick 10 man över till flotten.Det var kusligt när ubåten med full fart körde mot vår flotte för att gira bara en båtlängd ifrån oss. På ubåtens däck stod marinsoldater med k-pistar i händerna.Luftvärnspjäserna var riktade mot oss. När ubåten kom fram talade jag med ubåtsbefh som lät männen på flotten vara i fred och i stället lämnade oss ensamma. Efter drygt 2 dygn blev vi upptagna av norska ss Tercero på resa USA-Buenos Aires. Vi landsattes i St.Georges,Bermudas.Alla hade mistat pass, pengar och handlingar och hade dåligt med kläder. Det blev den inhemske vicekonsuln övermäktigt att ordna med resa till USA för besättningen Jag och chiefen Granberg fick själva ordna resan till USA sedan anhöriga till Granberg i NY sänt pengar.Många kom till NY insvepta i filtar. På rederiets kontor hänvisades de till War Shipping. Jag mönstrade ut på Ostasiats ss Nanking (som sänktes den 29.4.43)

SKNEIII 227 Assurans

SKN den 11.5.42 ersatt rederiet med 2.750.000:- kr för totalförlust samt en revers på 250.000:- som frigavs den 5.2.43

Livbåtarnas öde

Rederiet upplyste den 22.1.45 SKN att av Agras livbåtar följde STB båt och de 2 mindre arbetsbåtarna med fartyget i djupet. BB båt under befäl av 3e styrman Agnar Hellquist blev vid ombordtagandet på ss Tercero sönderbruten och krossad.

AGRA 20.4.42

Chiffertelegram London till UD 23.4.42 kl 19.10

677 Agra torpederad utanför amerikas kust stop kapten och fem man saknas troligen drunknat resten besättningen landsatta bermuda =Sw.Minister

CH.telegram NY till UD 5.5.42 kl 19.07

725 vårt 107 enligt sjöförklaring idag fartyget kl 17.20 den 20.4 på lat N 34 40'- long.W.69 35' träffats av torped melkanmaskinrummet och lastrum nr 4 och sjunkit på 2½ minut. ubåten som medelstor och sannolikt italiensk med elefanthuvud målat på tornet sida därefter intagit övervattensläge samt förhört sig fartygets namn dräktighet och avgångsort. De saknade uppenbarligen döljt fartyget i djupet.Endast australiske 3e maskinisten Rodgers iakttagen i vattnet men försvunnit innan livbåten hunnit bärga honom = Swedel

---

SKN:s sjöförklaringsprotokoll återställt av SKN den 3.8.42 till J.Setterwall, Byrån för Arvs- o Ersättningsärenden.

7

Effekter

SKN 25.9.42 ersatt rederiet med 20533:88.
De flesta listorna skrivna på maskin på gult papper i NY den 9.5.42 och bokstäverna ÅÄÖ saknas, varför det blir mycket vita mossor,moskinnat,trojor, stovlar.resvaskor och klader.
Ie styrman Graaf förlorat för 4132:- inkl. instrument och guldfickur.SKN ersatt rederiet med 1572:50.
Ombord fanns även en del av förre befh R.Magnussons effekter ,nämligen en oljemålning 100, radio 200, karema 100, dubbelbössa 300. Begärt 700:-, fick av rederiet 350:- av vilket SKN ersatt 200:-
2e styrman förlorat för 3283:- inkl. instrument, han fick ut 1172:50,SKN vägrat ersätta skrivmaskin 300, radio 150, 2 skrin 15, privat litteratur 30, lampa 30, 7 nautiska böcker 60 ochreservoarpenna 25.
Ie maskinist Clemmensen fick exakt de 844:38 han begärt.Clemmensen står som 3e maskinist på Korsholm då hon sänktes den 13,4 . Agra avgick 18.4. från Philadelphia. Det är gåtfullt men framgår av listorna.
Matros Karl Erik Karlsson förlorat för 896:50, fick 550:- som de övriga i den kategorin.
Listorna är mediokra och utan personliga inslag.

Egna noteringar

SÄNKT AV U-654, LUDWIG FORSTER

Ubåten med elefanthuvudet på tornet var U-654, Ludwig Forster, som rapporterade inledd attack mot Agra kl 23.23 den 20.4.42 på N.34 40'-W 69 35' -U-654 sänktes med man och allt (44) av US Army Bomber Squadron 45 den 22.8.42 N.Colon i Karibiska Havet på N.12 00'- W 79 56' (US Navy Dept.)

(se även ANNA 3642/1/6)

AGRA 20.4.42

Historik

Motorfartyg på 4589 brton byggt 1925 vid Götaverken i Göteborg av stål. L.119,4 B.16 Tillhörigt Svenska Ostasiatiska Kompaniet i Göteborg.Götaverkens 25:e oceangående motorfartyg. Sjösatt 21.2.25. döpt av fru Ann-Ida Broström. Lev. 3.6.25. Shelterdäckat, med halvback,elliptisk akter, 5 rum, 2 master, 1 par bompålar, ingen egentlig skorsten utan bara ett anspråkslöst avgasrör med ljuddämpare, 10 st 3-tons ASEA-winschar, 10 st 5-tons Mannesmanbommar, en 20-tonsbom på fockmasten, Clark Chapman ankarspel, Hasties elektrohydrauliska styrmaskineri, 2 st 6-cyl enkelverkande 4-takts B&W-motorer av varvets tillverkning, 3400 ihkr, toppfart på provturen 13 knop.3 st takts enkelv. hjälpmotorer om vardera 100ehkr kopplade till en 66kw dynamo. Sabroe kylmaskineri för proviantrummet. Welindävertar. -Gammaldags gedigen salong i mahogny utanför vilkenen trappa ledde upp till befh v-och daghytter. Runt salongen låg hytter för telegrafist,stuert, en passagerare samt sjukhytt. -Övrig befälsinredning i båtdäckshuset.- 2-manshytter för manskapet akterut runt en stor trapphall med mässar o duschrum i poophuset. 7905 dw. Systerfartyget Delhi sjösattes 14.7.25 och lev. 1.10.25. (Delhi såldes våren 1946 till red AB Almo I Stockholm och fick namnet Gella.1947 såld till Belgien)- 31.3.41 på resa Chrsitobal-Curacao kolliderade Agra med kajen i det trånga inloppet till St.Anna, Christobal och fick förpiken vattenfylld. -Agra kom utanför spärren i april 1940. På hemresa med 7000 ton styckegods beordrades hon till Marseille och anlände dit 11.4.40. Där måste hela lasten lossas i maj 40. Den 2.6. skadades Agra lätt vid ett tyskt bombanfall mot Marseilles hamn, och rangerades kort därpå under Svensk-Engelska sjöfartsavtalet.(UD-H 1365)- 7.10.41 i Baltimore försvann chiefen Gunnar Fritjof Olsson,Gtbg, 42 år, som länge haft ont i ryggen och inte kunnat få någon bot. Kroppen återfanns i hamnen av polisen den 10.10 - Agra var utrustad med avmagnetiseringskabel mot magnetminor och hade styrhytten inklädd med betong till skydd mot flyganfall. Hon gick på sin sista resa utan svensk flagg och utan nationalitetsmärkningar. Nattetid helt mörklagd.

Orkanresa december 1940

(SKNEIII 198) På resa Bermuda-Oban, befh R.Magnusson, hade Agra 4-2012.40 oavbrutet hårt väder som kulminerade i orkan. Natten till den 16.12 slg sjön in 2 dörrar till salongshuset och spolade in i salongen och STB passagerarhytter. I poophuset STB intrycktes en teakdörr och reservnakterhuset krossades. Radioantennen blåst ner. De utsvängda båtarna vattenfyllts och ramponerats, Båda flottrana skadade. WSW 11 Beaufort 16.12. Anlänt Oban 20.12 kl 09.10 med stora ovabbordsskador.

Ian A.Millar

AGRA 20.4.42

U.S.Report on sinking of Agra

Swedish freighter Agra was torpedoed without warning at 17.20 hours on 20 April 1942 by U-654. Four minutes later she sank. The vessel was en route from Philadelphia to Port Sudan /Alexandria with a general cargo and motor trucks. She was on course 135 true, speed 11 knots, 3 lookouts on watch, one in the crrow's mest, two on the bridge. The weather was dull,sea moderate. It is believed that the sub attacked from a distance of 3000 yards. The torpedo struck the port side of No 4 hold. The damage appeared to be deep in the ship. Flames were seen coming from No 5 hold. She listed to port and plunged stern first. Ship was abandoned immediately after the torpedo struck. 26 crew members out of a total of 32 and 7 passengers got away in a lifeboat and a raft. The master and 5 of the crew were killed. 33 survivors were rescued by ss Tercero and landed at Bermuda 22.4. After the attack the submarine surfaced and the commander, speaking in poor English with an accent, believed to be Italian, asked the name of the ship her tomnage and port of departure. He was dressed in an olive drab uniform with an unusually highr peaked cap.

AGRA 20.4.42

A. S. O. K.
ANK. -9 SEP. 1942
BESV.

ORTECKNING OVER

forlorade effekter

1:e Styrman Odd Erling Graaf M/s "Agra" krigsforlisning

1 st.	Sextant ....Kr.	480;- ✓
6 st.	Nautiska bocker & tabeller	58;- ✓
1 st,	Reservoarpenna.1.St..Bly-p.	86;-
2 st.	Lexikon..................	22;- ✓
1 st.	Guld-fickur..............	230;-
1 st.	Vackarur.................	12;-
1 par	Manchettknappar..........	8;-
2 st.	Knivar...................	6;-
1 st.	Visselpipa...............	3;-
4 st.	Rokpipor.................	24;-
	Toalettartiklar..........	30;-
	Fotografier..............	26;-
2 st.	Kostymer.................	340;-
2 st.	Uniformer................	415;-
1 st.	Vinterulster.............	130;-
1 st.	Sommarrock...............	160;-
1 st.	Kappa....................	130;-
1 st.	Messjacka................	60;-
1 st.	Lumberjacka..............	33;-
1 st.	Oljerock.................	25;-
3 st.	Uniformsmössor...........	60;-
2 st.	Hattar...................	42;-
12 st,	Vita Skjortor............	144;-
6 st.	Kullorta Skjortor........	72;-
6 st.	Sport-skjortor...........	48;-
6 st.	Pyamas...................	60;-
6 st.	kalsonger, langa.........	42;-
12 st.	-do- , korta............	28;-
12 st.	Singlets.................	28;-
6 st.	Undertröjor..............	48;-
4 st.	Yllegansare..............	60;-
20 par	Yllestrumpor.............	40;-
26 par	Tunna Strumpor	39;-
3 par	Cheviotbyxor.............	72;-
3 par	Kahki-byxor..............	37;-
3 st.	Kahki-skjortor...........	37;-
6 par	Vita byxor...............	96;-
6 st.	Vita uniformsjackor......	96;-
2 par	Kahki-short	20;-
24 st.	Nasdukar.................	24;-
10 st.	Slipsar..................	40;-
3 st.	Yllehalsdukar............	15;-
4 par	Svarta Skor..............	80;-
2 par	Bruna Skor...............	60;-
2 par	Kangor...................	30;-
1 par	Laderstovlar.............	60;-
1 par	Galoscher	8;-
1 par	Tofflor..................	6;-
2 par	Hangslen.................	8;-
2 st.	Livremmar................	6;-
3 st.	Bordsdukar...............	5;-

Transport Kronor:........3687;-

560:-

Fortsattning a Styrmans Graaf's Effektforlust

	Transport Kronor:..............	3687:-
1 st.	Planbok..................	25;-
5 st.	Resvaskor..............	110;-
	Skrivmaterial...........	25;-
	Sysaker.................	20;-
3 st.	Overalls................	55;-
2 par	Arbetshandskar..........	8;-
2 par	Handskar................	20;-
2 par	Yllevantar.............	4;-
1 st.	Schackspel.............	12;-
1 st.	Cigarettandare.........	6;-
1 st.	Badkappa...............	25;-
2 st.	Badbyxor...............	15;-
	Summa Kronor:...	4132;-

New York den 9 Maj 1942

O E Graaf
....
Odd Erling Graaf
1:e Styrman

W.R.LUNDGREN 23.4.42 100% krig

OMFATTANDE SKADOR EFTER KOLLISION MED TYSKT KRIGSVRAK UTANFÖR ÖLANDSKUSTEN?

Rapport

Avgick Stockholm ons 22.4.42 destinerad till Stettin i barlast (5600 ton WB) Djupg F 14´6 " - A 21´5´´ 36 ombv.

Tors 23.4 kl 19.12 grundkänning med 13 knop på sjunket vrak på lat N 56 15,8´ -Long O.16 34,0´ söder om Segerstads fyr på Ölands ostkust.Vind NNo4. Ingen sjögång. Klart, god sikt. Befh & kronolots på bryggan. Utkik på backen. Svårt läck i båda förliga djuptankarna och i centertank nr 6.Sista orts bestämning föreolyckan: Kl 18.18 Segerstads fyr i bäring 294°, avstånd 2,2´. Magn kurser därifrån : 202° i 3,2´, 216° i 2½´.

Göteborg 27.4.42
Per Lewan
Befh

Journalutdrag

Tors 23.4 kl 19.12 passerades den nordligaste av 2 observerade prickar utanför Östbygrund.Pricken var nära om STB. Inge atopptecken eller någon färg fanns varken på denna eller på andra prickar som tidigare passerats,varför det var omöjligt att fastställaom det var den ordinarie 2-ballongpricken på Östbxygrund eller någon av de utlagda minspärrsprickarna som passerades. Strax efter passerandet av ovannämnda prick fick fartyget hårs bottenkänning törnade hårt och lade över åt båda sidor.Maskin stoppades omedelbart.Vid inspektion av bottentankarna och pejling av kofferdammar, djuptankar och pikar visade det sig att vattnet strömmade in i 6:ans centertank och STB och BB förliga djuptankar, vilka, trots att länsning igångsattes omedelbart, snabbt vattenfylldes till i höjd med utsidans vattennivå. Omedelbart efter grundkänningen pejlades Ölands Södra Udde fyrtorn i 234° och Segerstads fyr i 1°. Lodning gav 22 meters vattendjup. Vid grundkänningen var befh Lewan . 1e styrman Eriksson samt kronolotsen Sune Berglund från Landsorts lotsplats på bryggan. Rorsman var matros Karl Hellquist och utkik på backen lättmatros Anders Lundquist.

Göteborg som ovan
Befh

Crew List (Egna kompl)

Befh Per Olof Lewan,Norrbyvallda,Lerkil, 23.4.89 (20.11.41)
1e styrman Erik Johan Eriksson, 38 år
2e styrman Arthur Fredrik Aurell, Göteborg, 27.9.06 (22.11.41)
3e styrman Bengt Bengtsson, 29 år
Chief Nils Johansson, 62 år
1e maskinist Erik Johannes Hellgren, 45 år
2e maskinist Ernst William Olin, 35 år
3e maskinist Gustaf Adolf Helgesson, Järlunda,Bhl, 13.5.93

Forts

W.R.LUNDGREN 23.4.42

Crew list forts.

4e maskinist Karl G.H.Rosengren, 31 år
Steward Sten Edvin Olsson, 49 år
Kock Fred Olof Johansson, 24 år
Kockelev Joel f.Olsson, 18 år
Salongsuppassare Harald L.E.Olsson, 28 år
Mässuppassare Billy Algot Lysell, 20 år
Mässuppassare Sture A.Hellquits, 18 år
Pumpman Gustaf A.Ytterström, 51 år
Båtsman Rickard S.B.Wallin, 57 år
Timmerman Johan Gunnar Hall, 51 år
Matros Lare Nyman, 32 år
Matros Knut Oscar Hellquist, 31 år
Matros Olof Mathias Ahlberg, Sthlm, 6.4.09
Lättmatros Anders Albin Lundquist, 25 år
Lättmatros Lars Tor Wilhelm Persson, Sthlm, 21.4.22
Lättmatros Hans Helge L.Larsson, 21 år
Jungman Ruben Natanael Holm, 34 år
Jungman Erik Ragnar Brink, 22 år
Jungman Sven Ola H.Jakobsson, 18 år
Svarvare Helge L.Strandberg. 45 år
Motorman Karl Fredrik Gelin, 48 år
Motorman Paul Adolf G.Andersson, 33 år
Motorman Nils Gustaf B.Johansson, 33 år
Motorman Harald R.I.Hedberg, 22 år
Motorman Sture Hilding Klarin, 34 år
Motorman Ragnar Eugen Andersson, 32 år
Motorelev Karl Rudolf Holmström, 24 år
Motorelev Karl Erik Pettersson, 28 år

Kronolotsen Sune Berglund, Landsorts lotsstation.

SJÖFÖRKLARING VID UDDEVALLA RÅDHUSRÄTT 8.9.42 kl11
(Efter påstötning från KK.)

Sakkunniga: Hamnkapten Knut Beckeman & vicekonsul Charles Thorburn.
Utkiken och rorsman ej kunnat nås med kallelse till sjöförklaring.
Befh, chiefen, 1e och 2e styrmännen inställt sig.
Befh förklarade att han i april 42 i Göteborg anmält sig till avgivande av sjöförklaring,men att fartyget endast legat 2 dygn i Göteborg varför sjöförklaring ej medhunnits.

Forts

W.R.LUNDGREN 27.4.42

Sakkunnigaas frågor:

1) Åstadkom kollisionen något ljud som karakteriserar kollisionsobjektets materialslag? (Sic!)

Svar: Vi hörde bara skrapningar men det var något på havsbotten som rörde sig och fartyget lade över åt båda sidor så kraftigt att öppna dörrar slog igen.Jag visste att i dessa farvatten låg vrak efter 3 minspräng da tyska fartyg från juli 1941 och min uppfattning är att vi gick på ett av dessa vrak.

2)Kvarhölls fartyget i närheten av olycksplatsen för att vinna klarhet om vad slags föremål fartyget kolliderat med?

Svar: Vi ankrade i närheten men gjorde inte någon närmare undersökning av det föremål mot vilket fartyget grundstötte.

3) Gjordes i så fall någon upptäckt, exempelvais av oljefläckar på ytan, flytande föremål,prickar eller eller andra sjömärken som före grundkänningen inte observerats?

Svar: Nej. Landisen låg emellertid kvar och Östbygrund prick måste ha varit nedisad.

4) På hur stort avstånd från olycksplatsen och i vilken riktning därifrån beräknas lodskottet på 22 meter ha tagits?

Svar: Lodskottet togs oedelbart efter grundkänningen och fartyget låg vid lodskottet stilla.Ingen strömsättning förmärkts.

5) Är de uppgivna seglade distanserna resultat av automatisk loggregistrering?

Svar: Vi gick efter landpejlingar och hade just passerat Segerstads fyr.

6) Skeed navigeringen närmast före kollisionen med ledning av befintlig utprickning?

Svar: Vi gci efter prickarna,men dessa voro skadade av isen och därför fanns det inte någon säker pricklinje att gå efter,och vi kunde inte bedöma vad det var för prickar.

7) Var det neutralitetsledens riktning som föranledde kursändring från 202° till 216°?

Svar: Ja, vi hade order att följa neutralitetsleden i görligaste mån för att undvika att komma in i de tyska mineringarna. Om krigsförhållandena icke rått skulle vi ha gått på betryggande avstånd från land

2e styrman: uppehållit sig midskepps.

KK memorial 19.10.42

Fartyget har av allt att döma kolliderat medvraket av ett av de 3 tyska transportfartyg som den 9 juli 1941 minsprängdes i dåvarande svenska min-

W.R.LUNDGREN 23.4.42

fältet söder om Segerstads fyr på Ölands ostkust. Detta vrak ligger sjunket på lat N 56 16,2′- O. 16 34′. Vederbörande myndigheter hava ett par veckor efter W.R.Lundgrens bottenkänning utplacerat en grönmålad vrak-lysboj ,visande grönt blixtsken,samt en grön vrakprick med grön flagga i lat N 56 16,23′- O. 16 33,90 ′. strax WSW om det västligaste belägna vraket. Se UFS nr 19, mom. 779. Ett av de båda övriga vraken har tidigare utmärkts med en prick (UFS nr 1565- 1941)

Ex officio
Bo Bersgtröm

BESIKTNING VID GÖTAVERKEN SKNEII Dispacher

Magistratsbesiktning i docka vid Göteverken 29.4- 2.5.42. Skadorna repareras delvis endas temporärt eftersom onödiga dröjsmål i tidsbefraktningen måste undvikas. De största skadorna åtgärdas i docka under besiktningstiden.Utdockat kl 19.20 den 3.5. Repkostnad 41230 kr.

Långsgående upptryckningar i botten om BB i köl-A,B,C-stråken med de största intryckningarna i djuptanken förut och i centertank 3 förifrån. c:a 450 skadade naglar måste omnitas och c:a 4700 naglar i spant,skott etc invändigt xxxxxxx diktas samt 320 löpmeter växlar diktas i bordläggningen. De största intryckningarna sträckte sig över spant 20-25 förifrån till spant 150,d.v.s över 2/3-delar av fartygets längd. Om fartyget passerat över ett grund borde rimligtvis intryckningarna ha blivit allt djupare akteröver, men de blir i stället allt grundare,vilket talar för att det var ett vrak man gick över Till en början bibehöll vraket form och ungefärligt läge tills det vid skott nr 68, där trycket varit störst, plötsligt givit efter och brett ut sig varvid även intryckningarna i W.R.Lundgrens botten planade ut.

SKNEIII 229

Ny Grundstötning 16.5.42 i Ålands skärgård

På resa Danzig-Åbo med last av 11253 ton bensin & gasolja grundstötte W.R. Lundgren kl 10.45 den 16.5.42 med 12 knop under långdragen BB-gir för att gå in i Askskärs enslinje i Ålands skärgård, lat N 59 57′- O.20 12′, och fastnade hårt på grund. Meningen var att fartyget efter lossningen i Åbo skulle gått till Stockholm för uppläggning. Rågrundets remmare hade just passerats vid grundstötningen som skedde under lots ledning i klar sikt. Rundpejling visade läckage i förpik, förliga pumprummet,djuptankarna under torrlastrummet, förliga kofferdammen,centertank nr 8 och i vingtank 4 BB. Bensin strömmade ut i sjön. Ompumpning av lasten sattes genast igång.På bryggan befann sig befh Per Lenan och 2e styrman A.Aurell samt lotsen. Det visade sig senare att Rågrundets remmare var felutlagd.Den låg 255 meter från sin rätta plats.Kl 21.30 kom m/t Sigrid Reuter och förtöjde långsides STB för att läktra last.Kort därpå kom Helios och Herakles.Last läktrades även

W.R.LUNDGREN 23.4.42

till m/t Myken.Sedan 4183 ton bensin läktrats flottogs fartyget den 20.5 kl 19.50 med assistans av bärgningsfartygen och egen maskin och ankrades för fortsatt läktring av 1056 ton bensin. 350 ton bensin hade läckt ut och gått förlorat. Efter provisorisk tätning av dykare gick W.R.Lundgren på f.m. 23.5 till Åbo och anlände kl 13.30 till Pansio oljehamn för lossning. Sjöförhör hölls i Åbo den 27.5. Bärgarlönen gick på 160.000 kr. Efter ytterligare tätning i Åbo avgick W.R.Lundgren den 28.5 mot Göteborg och indockades där i Götaverkens flydocka nr 2 den 6.6. kl 10 f.m Reparationen var klar först den 1.8.42 och slutreparationen av samtliga grundstötningsskador, inkl vrakkollisionen 23.4, gick på totalt 472.500:- kr fördelat med 227500:- för vrakkollisionen 23.4 och 1820000:- för grundstötningen 16.5.

Assurans

Rederiets generalräkning 31.10.42 slutade på 697.937:16
SKN utbetalade 28.5.43 299.147:79 till rederiet samt till SÅAF 592:- kr
Mappen på SKNEIII 227 innehåller inga detaljer om skador och reparationer.

100% krigsrisk

I brev till KK sjötekniske konsulent Bo Bergström 4.11.42 skrev SKN:s advokat Mårten Henriques att han översänder sjöförklaringsprotokollet med anhåll an att " du benäget ville genomgå detsamma så att vi kunde få avgöra frågan i Nämnden vid nästa eller något kommande sammanträde.I detta fall anser jag nog för min del att då det gäller ett så pass stort och djupgående fartyg som W.R.Lundgren, vilket av allt att döma hållit sig på så djupt vatten som möjligt med hänsyn till att fartyget haft skyldighet att gå inom 3-milsgränsen, haveriet bör betraktas som 100% krigsrisk."
(Bergströms yttrande finns inte i mappen).
Grundstötningen i Ålands skärgård drabbade SÅAF såsom rent civilhaveri.
SKN löste dispache av Per Hasselrot den 27.4.43 och utbetalade som ovan under "Assurans."

DATA

Motortankfartyg på 8408 brton byggt 1938 vid Göteverken i Göteborg av stål L. 145 B. 16 Tillhörigt red AB Tankoil (Rolf Sörman) i Göteborg.Sörman var även huvudredare för red AB Transoil med m/t Pegasus och Nike.

KAAPAREN 27.4.42 50% krig

KONVOJKOLLISION MED ss EXPLORER AV LIVERPOOL - "BOTH EQUALLY TO BLAME."

Rapport

Avgick Glasgow kl 13.15 ons 22.4.42,anslutit till konvoj 23.4 destinerad till Montreal.Dellast av 514 ton styckegods & 802 säckar post.Barlast av 1495 ton sand. Djupg F 16′- A. 21′5″ 35 ombv

Mån 27.4 kl 03.17 kolliderat i konvoj med ss Explorer av Liverpool ((6235 brton,B. -35 i Newcastle?L 133 B.17 Tillhörigt Charente SS Co))3e styrmans vakt. Skyad luft,månljust, nästan smul sjö, Vind Syd 4.Kaaparens stäv intryckt och böjd över åt BB, BB klys krossat,STB klys svårt skadat,översta däckets berghultssträk STB intryckt från akterkant av midskeppsöverbyggnaden akteröver till riggen där flottens stöd tryckts inåt så att flotten ej går att lösgöra.Pejl- & luftrör till tank 6 bräckt.

Journalen

Kaaparen gick som nr 102 i STB yttre kolonn i konvojen närmast följd av nr 103 som var ss Explorer.C:a kl 03 mån 27.4 observerades Explorer avancera på Kaaparens STB-sida.Kaaparen höll korrekt station i kolonnen,c:a 2½ kbl akter om nr 101 ((m/t Hamlet)) och tvärs för nr 92 om BB.Kurs & fart hölls. C:a 03.10-03.15 observerades Explorer ha ändrat kurs som för att skära Kaaparens kurslinje och gå för om henne i mindre än 90° vinkel från STB till BB. Ingen signal hade efter midnatt mottagits från the commodore vessel om kurs- eller stationsförändringar.Det stod nästan genast klart att Explorer uppenbarligen inte hade någon avsikt att ända kurs så att hon skulle gå klar Kaaparen,varför försök gjordes att få Kaaparen BB hängenom hårt BB roder,vartill 03.14 stopp slogs på båda maskinerna,omedelbart följt av signalen Full fart back. Kaaparen hade börjat gira och hade ännu något fart framåt när Explorer kl 03.17 med sin back törnade mot Kaaparens förstäv som kraftigt böjdes över åt BB. Explorer svängde fri, girande åt STB.Medan Kaaparens maskiner ännu gick full back svängde Explorers låring BB hän och slog emot Kaaparen midskrpps STB för att sedan fortsätta att skrapa akteröver,ramponerande övre plåtstråket,luftrör och akterflotten som kastades överbord. Kl 03.20 när Ex-plorer kommit klar,stoppades Kaaparens maskiner.03.21 slogs Dead slow ahead på båda maskinerna och Kaaparen återtog sin plats i konvojen.Explorer fortsatte efter kollisionen sin STB-gir och gick de följande 2 dygnen vid sidan om konvojen. Följande meddelande sändes från Kaaparen till commodore: " Master wishes to report collision at approx.03.15 this a.m as result of which the Kaaparen received severe damage to her bow but will be able to carry on in convoy - Master 1635/27."

Kaaparen anlänt till Montreal 6.5 kl 18.45.

Damages: Stem & first plates from bulwarks to turn of bow were torn & buckled to port.Port hawsepipe broken, STB pipe damaged and shifted slightly.

KAAPAREN 27.4.42

Fore peak tank filling and leakage also in No 1 STB bilge observed.The support for the STB faft aft bent inwards making release of raft imposss-ible. Rail STB side aftof midshiphouse bent & broken.Air-& soundingpipe for No 6 STB tank damaged. Upper strake and rails om STB quarter dented inwards. 3 halyards carried away.The forepeak tank was full bu 7.30 p.m 37.4 - Ven-tilatir, flagpole to forepeak bent. STB bilge pumped at regular intervals. At least 3 week repairs.

Crew list (Egna kompl)

B( )n Stanislaus Carl G.Brusewitz,Döbelnsgatan 48,Stockholm, 23.5.96 i Karlshamn. (13.1.41) Till sjöss sedan 1911.

1e styrman Lennart Östlin, 28 år

2e styrman John Steedman, 21 år (Kanadensare)

3e styrman Archibald Buchanan, 4 Lyle Street,Greenock, 10.6.19 Greenock (20.4.42 Glasgow) Tidigare 3e styrman på ss Norwegian/Glasgow.

Chief August Allstadius, 47 år

1e maskinist Victir Nilsson, 50 år

2e maskinist Albert Paulsson, Ängelholm, 11.4.92 Ängelholm (26.3.42) I rederiet sedan 1917.

3e maskinist Gustav Kristofferson, 58 år

Elektriker André Jean Sarda de Ste, 30 år (Fransman)

Stuert Frithiof Åkesson, 31 år

1e kock Hans Saga, 32 år (N)

2e kock Rune Svensson, 24 år

Waitress Frida Larsson, 55 år

Waiter George Rodgers, 25 år (E)

Waiter Angus McCarthey, 23 år (E)

Waiter Edward Sands, 17 år (E)

Timmerman Albert Hansson, 46 år

Båtsman John Mattsson, 39 år

Matros Joel Nilsson, 41 år

Matros Verner Svensson, 37 år

Matros Nils Holmgren, 28 år

Matros Nils Henry Adamsson, Ronneby, 31.1.18 Ronneby (18.4.42 Glasgow)

Lättmatros Hans Berndt, 18 år

Lättmatros Hans Nigue, 20 år (Est)

Jungman James Shupe, 21 år (Kanadensare)

Jungman James Mc Intyre, 279 Garsoude Rd, Glasgow, 13.6.24 Maypole (27.4.42)

Motorman Joseph Stockmans, 44 år (Belgier)

Motorman Paul Audse, 48 år (Ryss)

Motorman Nils Vingård, 24 år

Forts

KAAPAREN 27.4.42

Forts Crew list

Motorman Karl Olsson, 33 år
Motorman Gustav Lundgren, 28 år
Motorman Richard Floyd, 34 år (Kanadensare)
Motorman Arnold Madison, 29 år (Est)
Motorman Voctor Joeleht, 29 år (Est)
Motorman Arne Håkansson, 33 år

Maritime Inquiry 11.5.42 på generalkonsulatet i Montreal

Henrick Ramel , Attaché.
Experts: Captain Gustaf Adolf Steimler & Arthur Pedersen from the Norwegian Trade & Shipping Mission in Montreal.

Befh Brusewitz: Låg och sov.Väckt av en häftig stöt c:a kl 03 den 27.4. Trodde det var en torped,det lät så när nitar och järn kraschade och plåtar bräcktes. Var uppe på bryggan efter 3-4 minuter. Explorer hade just gått ut från sidan och maskin hade stoppats.Vädret var sydlig vind men månen bröt inte igenom molnen.Sikt 3-4 miles. 3e styrman på bryggan, Adamson till rors och MacIntyre som utkik. Styrhytten inbyggd med splitterskydd som en liten box med en siktspringa framtill. Konvojfart i gott väder 9½ knop.Hela konvojen mörklagd. Den bestod av 3 kolonner med 3 kbl emellan på dagtid,5 kbl nattetid. Avståndet mellan fartygen inom kolonnerna var 2 kabl. 40-50 fartyg i konvojen. Commodoren går vanligen först i kolonn 2. Explorer skulle ha hållit sig 2 kbl akter om Kaaparen. Tidigare sett att Explorer hade svårt att hålls sin station.Det hade hänt flera gånger tidigare att Explosrer kommit upp på emdera sidan av Kaaparen för att sedan backa tillbaka igen till sin egen station.Hon höll aldrig sin station exakt. Gjorde mestadels 10 knop. Det enda att göra när Explorer kommit upp om STB och tycktes skära Kaaparens kurs var att svänga åt samma håll som hon. Befh sade att inte kunde fatta varför Exploser skulle skära Kaaparens kurs när hon hade hela oceanen på sin STB-sida och inte hade något att göra för om Kaaparen. Efter kollisionen hade Explorer hållit sig utanför konvojen i 2 dygn men sedan återtagit sin station i konvojen.

3e styrman Buchanan: Vakt från midnatt. Explorer började komma upp på Kaaparens STB-sida omkring kl 03 och sedan igen kl 03.10.Explorer var helt mörklagd och avgav inga signaler. Kaaparens kurs vae 235 true. Explorer var på 1½ kbl avstånd när Buchanan först observerade hennes kursändring men det var natt och han måste kontrollera närmare ett par gånger innan det stod klart att hon verkligen ändrade kurs. Buchanan inte tyckt att det varit nödvändigt att kalla på befh i talröret eftersom Explorer gjort samma manöver många ggr förut. Då han såg att Explorer girade slog han

KAAPAREN 27.4.42

först full fart och sedan full back. i 2 dagar efter kollisionen höll sig Explorer sedan utanför konvojen,signalerade sedan att hon ämnade återta sin position i kolonnen och höll sedan sin plåts resten av resan.

Jungman McIntyre: Utkik om STB.Hade flera ggr tidigare sett Explorer knappa in på Kaaparen. 3e styrman inte sagt något till utkiken om att hon kom upp.

Matros Adamson: Till rors. Höll kurs 262°. Han såg fartyget föröver 4° om BB. Såg att 3e styrman var på bryggans BB-sida, sedan gick över till STB-sidan och gav order om hårt BB roder. Såg Explorer komma upp mot Kaaparen och hörde en krasch.Hande bara en öppning på 3 x 1½'' at se igenom framför sig.

2e maskinist Paulsson: För det mesta gick Kaakapren slow ahead.Kl 03.14 kom signal från bryggan om Full ahead och omedelbart därpå Full astern för STB motor och sedan dead slow ahead. För BB motor slogs stopp 03.14,sedan full astern och stopp igen 03.20.

De sakkunniga skrev 13.5 sitt "domslut":

"We, the undersigned assessors,at the Statuary Maritime Declaration held in the office of the Swedish consul general at Montreal,Quebec, on monday the 11th day of May 1942, acting on behalf of the Swedish ms Kaaparen in connection with the collision between this motorship and the British ss Explorer,which ocurred in convoy in the North Atlantic on April 17th 1942,on route from UK to Montreal, found the evidence given by the witnesses to be in close and true connection with the ship's logbook.It is our opinion that the cause of the collision was entirely and solely the result of the wrong manoeuvre made by thess Explorer and that she is to blame and should take the responsibility for the damage done to the m.s Kaaparen. Written in Montreal on the13th day of May 1942

Captain G.A.Steimler — Captain A.J.Pedersen
Norwegian Shipping & Trade Mission — -"-

(3 fotos av Kaaparens stävskada,tagna vid kaj i Montreal, finns närslutna.)

KK memorial 21.8.42

Med ledning av enbart det ena fartygets sjöförklaring kan skulden till ombordläggningen ej helt bedömas.Såvitt framgår av sjöförklaringen synes dock Explorer ej hava följt för konvojen givna instruktioner då hon passerade det för om henne gående fartyget. Det var Explorers skyldighet att hålla klart av Kaaparen. Hennes BB-gir synes därför mycket omotiverad och skulle i vatje fall hava föregåtts av en BB-signal.Emellertid synes det sannolikt att Kaaparen icke hållit sitt avstånd till ledarefartyget. Genom att sacka akterut tvingade hon Explorer, som med sin relativt svaga maskinstyrka sannolikt hela tiden måste hålla full fart, att passera på

KAAPAREN 27.4.42

på sidan om Kaaparen. Till bedömning av denna fråga skulle erfordras närmare uppgifter ur Kaaparens maskinjournal under tiden före kollisionen.

Ex officio
Bertil Lindhé

KAAPAREN SJUNKBOMBSSKADAD 5.3.42

På resa Glasgow-Halifax i Konvoj fällde eskorten sjunkbomber mycket nära Kaaparen kl 07.55 den 5.3.42."The ship staggered 3 times and resounded. She was partly lifted out of the water and was very strained." Anlände till. Halifax den 6.3 där 6 av 12 1a klasspassagerare debarkerade. -Den 14.4 i Alexandra Dock, Glasgow, då sjöventilen till sanitetspumpen om STB i msakin delvis tagits sär för undersökning brast hela överdelen av ventilen och föll av med påföljd att vatten började strömma in i maskinrummet. Det stoppades snart med en träplugg. Visat sig att flänsen spruckit, sannolikt den 5.3. Vid dockning upptäcktes 17.4 läckande växlar och nitar i för- & akterpikarna 2 nya sanitetsventiler insattes den 17.4 och förstärktes med cementkista. SKN ersatt rederiet 5.6.43 med kr 3874:50.

SKNEIII 230

Reparation vid Canadian Wickers,Montreal

Kollisionsskadorna besiktigades vid Shed 13 i Montreal den 8.5.42 och senare i Canadian Wickres flytdocka där Kaaparen låg 14-26.6.Reparationerna pågått ombord 11.-27.5. Rep.kostnad 26.136 dollars.
Den 28.5 började Kaaparen lasta för sin sista resa.Hon sjönk efter kollision 14.6.42 utanför Halifax.

Brev 7.7.42 från Heward & Holden,Montreal, till WmWilson

refererande till en intervju som firmans agent nyligen gjort med befh Pryor på ss Empire Dickens som gick som nr 93 i konvojen 27.4:" Captain Pryor was not on the bridge when the collision ocurred.He says however that the Explorer kept her station well.On the contrary he said the Kaaparen dropped back at various times and he attributed this to the fact that she was a motorship and that motorships did not as a rule keep their stations as well as steamships. The 2d officer on watch had told Pryor that it was a very dark night,he heard whistles and judged that there was a collision ,but apart from that he knew nothing about the collision. Captain Halvorsen informed methat he had been the master of the motortanker Hamlet at NY and that noone on the Hamlet knew anything about the collision."

STATEMENT OF CAPTAIN BRUSEWITZ 19.5.42

Sworn before Notarius Publicus at Montreal.

KAAPAREN 27.4.42

The speed of the convoy at the time of the collision was 10 knots. The convoy course was 237 true - 260 magnetic - but Kaaparen of course was steering after nr 101 in the column. Half speed for Kaaparen is 12 knots, slow speed 9 knots, dead skow 6 knots. When proceeding in convoy the engine room telegraphs are left Dead slow,but the revolutions are incfreased or decreased as necessary,in order to maintain the required speed and to keep the vessel at her station. The Kaaparen kept her station properly throughout, about 2-2½ cables astern of ship no 101 = m/t Hamlet Kaaparen was No 102, Explorer No 103, followed by No 104 Sembilangan. No 91 in the next column was Dorelian, No 103 Empire Dickens. During the early part of the voyage and up to when the collision happaned the Explorer did not keep her station properly. Many times each day she overtookthe Kaaparen, turning out to STB and coming up on Kaaparens STB side. At times she came up until overlapping Kaaparens stern, and at times she came up until about abreast.She would then drop backagain.On the night of the collision the convoy was proceeding without any navigating or other xxxxxxxxxxxx lights burning but No 101 could be made out easily,as could No 92 abreast of Kaaparen in column 9. I went below before midnight and was in my cabin when the collision ocurred. I was awakaned by the crash and thought the ship had been torpedoed. I hurriedly put on some clothes,collected the ships papers and ran up to the bridge. When I reached the bridge the Explorer was a little ahead of Kaaparen and about a cable or less to STB and was heading out to STB. Kaaparen was heading to port and was about stopped in the water. She had dropped back from her stationbut with the aid of the glasses I was able to make out ship No 101,and Kaaparen was at least 30° to portof that ship and to port of the course. Soundings were taken and leakage was found in way of the forepeak. Ship No 104 hade closed up on the Kaaparen and was sheering off to port of her course. I decided we could proceed with the convoy, ordered the various manoeuvres on the engines and turned the ship back.Kaaparen re-resumed her station and proceeded.At 4.35 p.m 27.4 I sent a message to the commodore reporting the collision. Thoughout most of 27.4 the Explorer stayed out about 2 or 3 cables to STB,abreast of her own station.She then hoisted a signal she was resuming her station and for the other ships to make room for her,and she came back to her station. From then on the Explorer kept her station carefully,maintaining the convoy speed.

W.Brusewitz

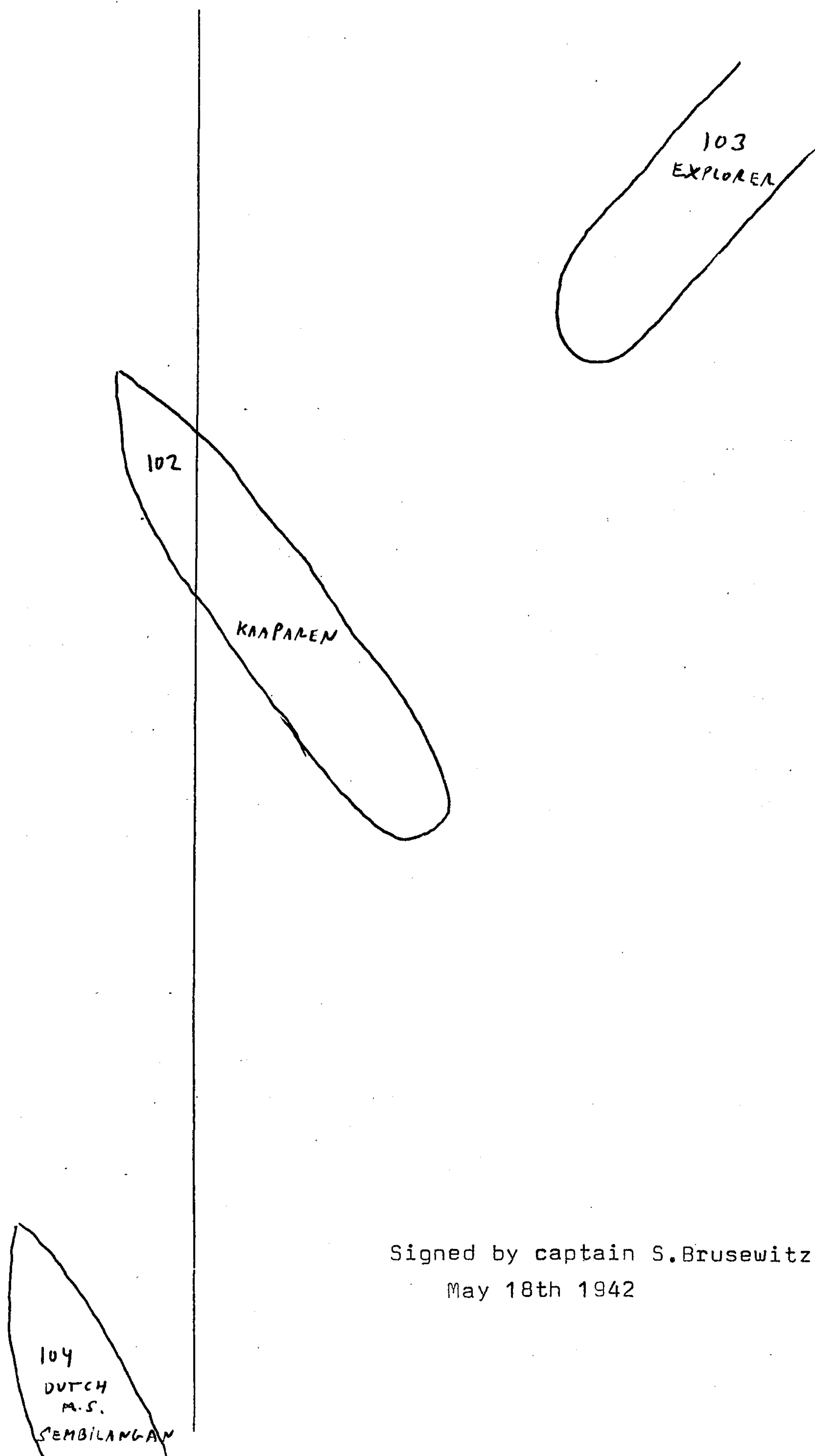
Sworn to before me at Montreal,P.Q,This 19th day of May,A.D.1942

Ivanhoe Bissinnette

Notary Public

KAAPAREN 27.4.42

Captain Brusewitz: Situation when he reached the bridge.



Signed by captain S.Brusewitz
May 18th 1942

KAAPAREN 27.4.42

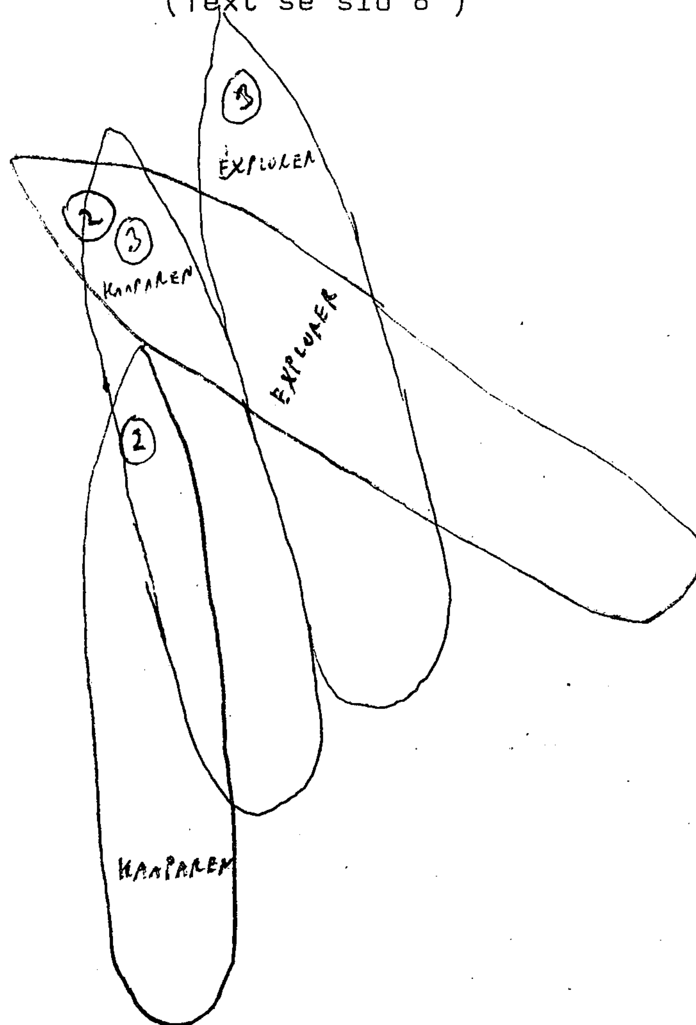
STATEMENT BY KAAPARENS 3d OFFICER ARCHIBALD BUCHANAN?

Prior to collision the Explorer did not keep her station properly. She frequently overtook the Kaaparen and came up on Kaaparens STB side. She would the drop back but she usually kept out to STB of the line of the convoy. She frequently came up until her bow overlapped our stern,and at times she came up right abreast. Prior to the collision on the morning of 27.4 she must have overtaken the Kaaparen in this way at least once and sometimes twice each watch,but on previous occasions she had always dropped back again. I came on watch at midnight,relieveing the 2d officer. It was a dark night, overcast,visibility wasmoderate,probably 2½-3 miles. Wind southerly,force 4. No lights were shown on any vessel in the convoy. According to the patent logg the Kaaparen averaged 9½ knots during the whole of the watch from midnight to 4 a.m 27.4. At about 3 a.m I noticed that the Explorer was overtaking us on our STB side.She came up gradually,distant about 1½-2 cables. The shape of her could be made out in the dark,and ships 101 and 92 could also be distinguished easily. I thought the Explorer would drop back as she had one previously,and Kaaparen maintained her course and speed. But the Explorer now ent further ahead on our STB side than I hade seen her do on previous occasions,and now her bow gott somewhat ahead of our stem. I still thought there was no danger,but shortly before 3.14 a.m I suddenly realized that the Explorer wasturning to port as though to cross our bows from STB to port.In the darknessit was difficult to make out her exact direction,but I realized that she wasturning rapidly and I gave an order of " Hard-a-port" to the helmsman which repeated the order. I saw the Explorer was closing in quickly and I hurried to the telegraph which is on the port side of the wheel-house and rang Full-ahead on the STB engine,but then immediately realized that a collision could not be avoided, and at once rang Stop and Full astern on both engines.The time was approx. 3.14 and the collision ocurred att approx 3.17 a.m.The port side of the Explorer at about the break of her f'castle head came against the stem of the Kaaparen which was buckled and turned over to port. When the Explorer commenced to sheer to port across our course. She was about in the position marked (1) on the sketch (Sid 9) .When the collision ocurred the ships were about in the position marked (2) on the sketch.Towards the end, from her wake,she appeared to be reversing. After the impact the Explorer seemed to turn back to STB and the ships came more or less broadside (position 3,on the sketch in red pencil) - and the port quarter of the Explorer struck the STB side aftt of teh Kaaparen, doing damage to a raft and to sheer strake plating. The raft was put out of commission. The Explorer then went ahead and out to STB of the column of the convoy.The engines of the Kaaparen were

KAAPAREN 27.4.42

3d officer Archibald Buchanan: Sketch of the collision.

(Text se sid 8)







KAAPAREN 27.4.42

kept working full asternuntil 3.30 when they were stopped. There were tten various manoeuvres as the Kaaparen resumed her station.The Kaaparen started to swing to port a little before the collision, but from the manner in which the Explorer was turning and was evidently going to cross our course it appeared to me that there was no possibility of avoiding a collision,and I reveresed the engines in order to take off as much of her way as possible. No signals were given by either ship. I do not know what caused the Explorer to turn across our 6ourse as she did. When the Explorer turned and sheered the Kaaparen was at her proper station.

A.Buchanan

Sworn to me at Montreal,P.Q,this
19th day of May A.D.1942

Ivanhoe Bissonnette
Notary Public.

STATEMENT OF A,B.NILS HENRY ADAMSSON (Wheelman on Kaaparen)

I stood lookout on the bridge 1.20-2.40 a.m 27.4 and was at the wheel 2.40--4.00 a.m. I steered on the ship ahead, keeping her about 4° to port. This was the usual pratice and was necessary as otherwise the mast would have interfered with my view. It was a dark night and overcast but clear. I could see the ship ahead of usall the time.There are cement walls around the wheel and compass,inside the wheelhouse.The front wall is about 3 or 4′ forward of the Wheel and has a narrow slit in it about 2′ long by 4 och 5″ high. I could see ahead through this opening and for about 1 point on each bow. The compass course was 262°. The Kaaapren was at her proper station. I did not see the Explorer coming up on our STB side and until shortly before the collision I did not know there was any danger. The3d officer mr Buchanan then suddenly gave me an order of "Hard-a-port!" I put the wheel overto hard-a-port. The steering gear is electricand the wheel turns easily. When the 3d officer gave this order he was on the STB side outside the wheelhouse, He then crossed over to the telegraph which is in the wheelhouse on port side. I saw him cross over to the telegraph in front of the cement baffle wall. I heard the telegraph ring several times.There were several telegraph orders given given close together. The Kaaparen steers well and she started to swing to port before the collision. She did not have much speed however and did not swing very much. I did not see the other vesseluntil just when the collision happened,about 2 minutes after I got the hard-a-port order. She then came into view from my STB side and there was a lot of sparks in the darkness when the collision ocurred, After the collision I put the wheel back amidships.The captain came up on the bridge a short time afterwards and when we proceeded on he ordered STB wheel and Kaaparen resumed her station.

N.H.Adamsson Sworn etc.

KAAPAREN 27.4.42

STATEMENT OF DECK BOY JAMES MACINTYRE (Look-out)

I took the look-out 2.40 a.m until 04.00. I was standing on the STB side of the bridge. Shortly after I took the look-out I noticed that Explorer was gradually overtaking us on our STB side. I had seen her do this on previous nights and did not report it. She continued to come up on our STB side and when her bow was a little ahead of our stem she suddenly started to turn to port.Just at that momen the 3d officer Buchanan came out on the STB side of the bridge and saw her. He turned back in the wheelhouse, I heard him call our "Hard-a-port!" ,I then saw him go over to the telegraph on the port side in the wheelhouse and heard the telegraph ring. The wheelhouse doors were both open and I could see through when Explorer started to turn to port across the Kaaparens course the ships as far as I can judge were about in the position marked (1) on the sketch (sid 9) She continued to turn to port and the collision ocurred in the position marked (2). After she struck the Explorer seemed to swing off to STB and the ships came alongside each other.The Explorer the then made off ahead of us to STB. Just before the collision and when the collision ocurred the Explorer seemed to be going much faster than we were.

J.McIntyre

(Montreal 16.5.42 Sworn before etc)

Kaaparens maskindagbok 27.4.42

Omväxlande sakta farter på båda motorerna. Gått i konvoj till 03.14. Därefter följande manövrer:

STB huvudmotor		BB huvudmotor	
Full fart fram	03.14	Stopp	03.14
Full back	03.14	Full back	03.14
Helt sakta fram	03.20	Stopp	03.20
Stopp	03.20	Helt Sakta fram	03.20
Sakta fram	03.22	Stopp	03.20
		Helt Sakta fram	03.21
		Sakta fram	03.21

BB rännsten länsades under 12-04-vakten.

Kl 03.16 stötte fartyget back våldsamt.Följaktligen måste det ha varit en kollision.

STB huvudmotor		BB Huvudmotor	
Stopp	09.15	Stopp	09.15
Helt sakta fram	09.18	Helt sakta fram	09.18
Stopp	22.32		
Helt sakta fram	22.35		

(Från dispache 29.7.43)

KAAPAREN 27.4.42

LÅNGDRAGEN RÄTTEGÅNG

Bramwell,Clayton & Clayton samt Wm Wilson & Co i Newcastel-upon-Tyne var 1942-45 engegerade i vittnesmåltagande etc sedan Charemte SS Co i Liverpool, Explorers rederi, krävt skadestånd av Kaaparens rederi som i sin tur tagit ut genstämning (counter-claim). High Court of Justice,Admiralty Division, i London avkunnade sin dom den 23.3.45 då domstolens president,Lord Merriman, fann de båda fartygen i lika mån skyldiga till kollisionen. Redan den 3.11,43 skrev Bramwell,Clayton till Wilson att :" Either the Kaaparen starboarded towards the Explorer or the Explorer ported towards the Kaaparen. The witnesses from the Kaaparen say that the Kaaparen never starboarded and they are strongly supported in this by two independent witnesses.The Explorer on the other hand does admit that she altered her course 10 to STB and reduced her speed 10 revolutions and that she after that was brought back to the convoy course,which could only have been done by porting. The case depends upon which set of witnesses is believed,but in our view the Explorer should be found to blame." -

HIGH COURT OF JUSTICE,Admiralty division

Friday 23d March 1945

before the R.T.Hon. the President,Lord Merriman.

JUDGMENT

THE PRESIDENT: Shortly after 3.15 on the morning of April 27th 1942 the Swedish vessel Kaaparen came into oollision withtthe ss Explorer somewhere in Mid-Atlantic,westward bound in convoy.The angle of the blow is not exactly certain,but it was a blunt blow, I think roughly at an angle of about 70° leading forward on Explorer,between the stem and STB bow of the Kaaparen,and the break of the f'castle on the port side of the Explorer.It is impossible to be more precise about it than that,because,although I have a photograph of the damage done to the Kaaparen,which is consistent with what I have just said.I have no detailed description of the damage done to the Explorer,nor a photograph of it. I need say no moreabout the general circumstances of the matter than this,These 2 vessels were proceeding in a convoy,as I have already said; they were both in the STB column of a 10-column convoy,the Kaaparen being the second ship and the Explorer the third ship.The question is how they came into thisrather serious collision in weather which was quite moderate; the breeze was estimatedat force 3 or 4, the night, although slightly overcast,was not dark,and towards the westward at any rate,where the moonwas setting, although behind the clouds,the visibility was quite considerable.I am satisfied beyond any doubtthat at all material times these 2 shipswere easily within sight of one another; but

KAAPAREN 27.4.42

yet, as I say, they contrived to come into collision at an angle not very far from a right angle.

This case has beenby no means an easy case to try,for this reason in particular; I have had the oral evidence of witnesses from the Explorer, and, for reasons which I shall have to go into later,I am not wholly satisfied with the evidence of the prnicipal witness.But I am not able to try this case by contrasting the demeanour of witnesses on the one side with those on the other,because on the other sideI have had no witnesses at all called before me,the whole case on that side being on paper. And that is all the more extraordinary because the principal witness for the Kaaparen,the officer on the bridge at the time of the collision, whose evidence was given on November 10th 1943,when he was examined and cross-exaimned by counsel, was, during that same spell ashore, examined in these courts before a judge of the Division in another action in which the same solicitors appeared, and how it has come about that during that very time ashore he was examined before an examiner instead of being examined before a judge,who could ultimately have resumed the hearing of the case and who would have had the benefit of seeing the witnesses on both sides,passes my comprehension. - It was, in my opinion, a most unfortunate circumstance and was a grave error of judgment on the part of those responsible. But there it is. I have said that this was a very difficult case to try,particularly having regard to the circumstances I have just mentioned,and more particularly so as by common consent the rival cases are completely and hopelessly inconsistant; there is no reconsiling the evidence ,wheter oral or written,on the one side with that of the other.But this at least is common ground, -Immediately before the collision happened there can be no doubt that the Explorer was out to STB of the general advande of the STB column, but from that point disagreement is acute. The Explorers case is that,having drawn out of the column by resaon of the erratic station-keeping of Kaaparen,she was lying about a cable to STB of the column when the Kaaparen sheered right across at her and hit her,the whole angle of 6 points,or even more,being attributable to the sheer of the Kaaparen who got across that lateral interval of a cable or thereabouts in so short a time that it was impossible to take any action to avoid collision. I ought to say incidentally that there is one other fact which is common griund and that is that the speed of the convoy was approximately 9½ to 10 knots,or therabouts.That is the Explorers case.

The case of the Kaaparen is exactly the opposite.She says that she was keeping perfect station in her right position in the STB cloumn of the convoy and was always being harassed by the vagaries of the Explorer,

KAAPAREN 27.4.42

which was always up and down and in and out,and she had got out on this occasion to about $1\frac{1}{2}$ or 2 cables and then she took a run at her,producing in the reverse way precisely the same damage,but the whole angle this time being attributable to the unmaganeable conduct of the Explorer.As I have already said,there is no reconciling these two cases. It is just as well perhaps to bear in mindthat the burden of proving the case against the other ship lies,respectively, on each of these ships in turn. I may sau at once that I do not hinkthe accident happened exactly like that. I do not think the whole responsibility for it lies with one ship and,in a word, I do not accept the whole story of either.

Now,first of all, I am going to deal with the question of the xaxaxa lateral distance ,because in my opinion it has long been apparent,and I think the fact has been recognised on both sides,that one of the important points in this case was this: When things began to happen,what was the lateral interval between these ships? Manifestly that has a bearing on questions of lookout,questions of the action which could be taken,and so forth. If the lateral interval was as small as the Explorer says, it was - about a cable - the time for taking action which would be effective and the responsibility for detecting what is happening on the instant is manifestly very much less. If, on the other hand, the lateral distance was at least twice that distance then there is more time to observe and more time to take effective action on both sides. In my opinion in that respect the Explorer is wrong and teh Kaaparen is more nearly right.I say that for this resaon.It is the Explorer's own case that, by reason of the bad station-keeping of the Kaaparen and the fact that the Kaaparen was, by no means for the first time,dropping back on her,she pulled out and directed her course 10° to STB to get clear; but the evidence is that she held that heading ,according to the officer on the bridge,for no less than 10 minutes and according to the man at the wheel,from 7 to 8 minutes.Now, if it was 10 minutes,as a matter of mathematical calculation,that would take her out 3 cables.I don't think it was as much as that,but I am quite satisfied that she was out on the STB side of the column at a lateral distance of not less than 2 cables,or it might be a little more,when this particulat crisis arose.That means, that in space laterally there was at least 1200 feet - that is,of course, as the crow flies; it would be more so far as the manoeuvering of the 2 ships was concerned - and at least a minute and a half to two minutes at their respective speeds between the beginning of the crisis and the collision. I find that as a fact.

I now proceed to examine the respective cases on that basis. The first question is this: which of these two ships was the bad station-keeper? As to that I see no resaon to doubt the evidence of the witnesses called

KAAPAREN 27.4.42

from the Explorer.It is perfectly true that they had not before the collision seen anything so erratic on the part of the Kaaparen as the sheer which they allege against her in this case; but that she had been erratic, up and own and so on,I have no doubt. The witnesses convinced me that that was so.Moreover,I am satisfied that after the collision she continued to behave in a very erratic way,and on the same voyage within 2 or 3 days she was so much out of control on one occasion that she actually had to put up the "D"-signal. I do not think the witnesses,who told me that,invented it; I think it was true. Therefore, I have no doubt that it was because of some erratic behaviour of the Kaaparen that the Explorer had drawn out.

The next thing is to consider how the Explorer was in relation to the Kaaparen when she was away on the STB hand of the column.It is quite obvious that, at any rate without a considerably superior turn of speed,being out at that lateral interval,the Explorer could not bring about the collision by her own unaided action unless she was appreciably forward of the line of advance of the Kaaparen when things began to happen.

The case of the Kaaparen is that when the Explorer was first particularly observed,she was distant about 1½ to 2 cables and was bearing a little abaft the STB beam and then she was particularly observed overtaking the Kaaparen on a parallel course and actually to have drawn ahead of her before she sheered. All that must have taken place in a very short time. But there is, of course, another possible explanationof it.Assuming that at the time when observation,relative to this case,began,the Explorer was truly abaft the beam of the Kaaparen,she could apparently come forward of the beam if the Kaaparen herself took a swing to STB which was not appreciated by thise on her bridge. I find that as a fact,that at no timeduring this critical period,so far as their true courses were concerned, had the Explorer ever drawn forward of the beam of the Kaaparen at all.In my opinion she was always abaft the beam of the Kaaparen on the assumption that the Kaaparen was on her proper heading; in other words: Iooked at from the Explorer,the Kaaparen was always well forward of the beam of the Explorer.I cannot see any reason whatsoever for the Explorer ever actually drawing ahead so as to be forward of the Kaaparen on the true line of advance,and I reject the evidence that that was not so. It follows, therefore, that you cannot get this collision in the way pleaded by the Kaaparen unless Explorer proceeded at a condiderably greater speed - she simply could not oterwise get into that position - and I do not think that the accident happened in that way at all.

Now I must say a word or two about the bridge of the Kaaparen, which was in charge of a young officer,a young man whom I have no doubt, and as I hope,has a great future before him,but who was at this time extrem-

KAAPAREN 27.4.42

ely inexperienced; he had a wartime certificate and this was his first voyage in this particular ship. It enevr ocurred to heimto call the master nor, so far as I can judge, had the master given any instructions as to the circumstances in which this young officer should call on him for his assistance and to take responibility. I am bound to say,without necessarily imputing any bad faith at all,that I do not feel that I can rely,and I cannot rely,on this young officer's appreciation of the situation. I do non think that it ever ocurred to himthat this apparent sheer on the part of the Explorer,this sudden appearance of her having put on a turn of speed and shot right ahead of him,was in fact attributable ,as I am quite satisfied it was, to sheer to STB on the part of his own ship. Taking the most kindly view I can towards him and not assuming that his evidence was at all invented by him,it does seem to me taht, putting it at the very lowest,there must ha been some falling below the proper standard of lookout,in the full sense of the word,on the bridge of the Kaaparen.At any rate,there is the position. For some reason or another these 2 ships were coming together, and I thinkthat he oughtto have appreciated that it washis own ship that was taking an erratic sheer to STB,as I am satisfied that it was. I think the first thing he ought to have done was to give some warning to the other ship,but he gave her no warning. It might or might not,if the swing was involunatry,as I have no doubt that it was, have been right for him to blow one short blast.He could for instance have blown the "D"-signal,but he did nothing of the sort.He says he put his wheel hard-a-port.I assume that this is so.But if he did that ,it was done so late that admittedly it had no ef ct,or practicallyno effect. The evidence is that at most her head had just began to swing to port at the time of the collision. Now why,if,as I say, there was at least 1½ minute from the moment things began to happen to the collision, could that port wheelactionnot take effect? I think the answer is two-fold. First, I think the swing to STB was so appreciable and so swift that it did in fact take that time even to begin to overcome it. That is one of the resaons why I am satisfied that theremust have been a very definite sheer to STB on the part of the Kaaparen - otherwise it is impossible to believe thatin that length of timeher hard-a-port action would have had no effect ,at all or no appreciable effect,on her heading at all. Secondly ,this ship is a twin-screw ship,from which it follows that in order to get the best effect from the port wheel action the STB engine should be run full ahead and the port engine full astern. He did,in fact, give an order which according to the engineroom entries was given a full 2 minutes before the colision,for the STB engine to be put full ahead and the port engine to stop. - (it would have been better,of course,if he had ordered the port engine to be put full astern) - but before that order could take

KAAPAREN 27.4.42

effect ,he not only stopped the STB engine but he actually ordered it to be put full astern,which was, as the master at his examination shortly after the accident recognized,the least helpful thing in the way of assisting the port-wheel action. It may be that the reason for doing thiswas that he was,belatedly, trying to take the way off his ship.If that was the right thing to do,it should have been done at first instead of losing the time which unquestionably was lost. I cannot help feeling that a more experienced seaman on the bridge would have taken action sooner with the engines and more effectively.So that on the firstground of all that the Kaaparen was herself responsible for creating the trouble by sheering to STB,that the situation was insifficiently appreciated ... that is to say that there was an insufficient lookout...that no warning was given of what was happening (perhaps for that reason) and that the most effective action was not taken with the engines,it seems to me to be impossible not to hold the Kaaparen guilty or to blame.

Now I turn to the Explorer.Here much the same considerations apply as regards lookout,because at that distance and with that time available I think she should have appreciated sooner than she did what was happening. It was said,and I think said with some force,that at a distance of a cable and in the case of a sudden sheer in the dark there must have necessarily to be some interval of time before the difficulty is appreciated - and the distance is so much narrowed whilst the sheer is taking place and before the appreciation that you are in the throes of collision before anything can be done.All that is appreciate. That wasthe sort of casethat the Explorer made.But when you get the interval of time doubled at least,then that sort of argument has nothing likethe same weight. In my opinion there was a faulty lookout in that sense on the bridge of the Explorer. Moreover, I do not accepther story that having got out to this lateral interval to STB of the convoy,she had already steadied on the convoy course, and was proceeding absolutely aprallel with the convoy. I think myself - although to some extent I admit it is impossible to be absolutely certain,but I am convinced in my own mind about it - that this thing happened at a time when she was still under portwheel for that purpose; she found she had gone quite far enough -further than was necessary for safety and for the purpose of keeping out of the way of the Kaaparen - and she was under port wheel to swing back,not necessarily into her place in the column but in order to get closer to the convoy and to steady up; and I think it is precisely because of both combined,that she in her turn did not take the action she should have takento avoid the collision. According to her evidence,which I accept, the vessel was put hard-a-starboard ,but again it is admitted that her head had not gone off to STB at all; her wheel action hade never

KAAPAREN 27.4.42

begun to take effect. That could onlu be either because that action was taken much to late because of faulty lookout,or because she was already swinging to port and therefore it took much longer for the STB wheel action to take effect. Then tere is another point.She has a single propeller - righthanded - and, as is common knowledge, the best way to assistSTB wheel action with a right-handed propeller is to put the engine full astern.I should think anythingfrom 5 to 10 minutes was spent in the cross-examination of the officer who gave evidence on behalf of the Explorer while he was attempting to explain why he had not done this,and I am bound to say that I was very far from satisfied that he was giving me a candid account of his own views on that subject. The point is of importance,because to have reversedthe engine and gone full astern would have had 2 manifest advantages. It was not the case of a choice of 2 advatnages,one of which was that it would have assisted the swing to starboard,or to put it the other way, it would have assisted in taking off the way of the ship. I am not prepared to dogmatize whether doing so would necessarily have avoided a collision ,but one thing that is certain is that it would have avoided this collision,and it would have avoided a collision for which ,on the facts as I find them, the Explorer would herself have to bear some of the responsibility for the collision,for, if she had taken this action and had taken it promptly and effectively,it is impossible that the collision could have ocurred as it did. Of course, it may be that she in her turn would have struck Kaakapern somewhere, but then she would at any rate have had a very strong case for saying that she had done everything she could to avoid the collision and that the collision was all Kaaparens fault. As it is it is quite impossible inmy view to exculpate her (and I think both mr Hayward and mr Bateson "tacitly" I was going to say,but I think I should,in deference to mr Bateson's argument,say "avowedly" agreed that some such result was inevitable.) and, to put it in a word,I find it very difficult to explain why ,in putting his wheel hard-a-starboard ,this officer gave no whistle signal,except upon the hypothetis that he was caught very much unawares. I think there was a distinct element of - I will not use the word "panic" - hurry on the bridge of the Explorer and that this emergency took those onboard her very much by surprise. After all, it is her case that the Kaaparen had been behaving in a very erratic and very disquieting manner and for that resaon they should undoubtedly have kept a very keen lookout; and I cannot help noticing in this connection that whereas the officer himself was,I think,just to the STB side of the wheelhouse,there was a lookoutman on the port wing of the bridge and he had not reported this sheer onthe part of the Kaaparen at the time when the officer,who,after all, was in a less favourable position for seeing it,had noticed it himself and

KAAPAREN 27.4.42

and had begun to take action. It never wasreported at all so far as I know by the lookoutman on the port wing of the Explorers bridge.

This is a case in regard to which I am bound to say I find it difficult to give a judgment wholly satisfactory to myself,because of the fact that I am consciousof the handicap of having seen witnesses on one side and have only had a paper story on the other,and it is a case in which the diverse statements are utterly irreconsilable. But giving all legitimate effect to the evidence of the only independant witnesses, those from the ship next astern of the Explorer and bearing in mind that they purport to say that the Kaaparen never deviated from her course and that it was the Explorer who turned in towards her (A situation which I think does not tally with their own view of the Explorer immediately before things began to happen and does not tally with the tacit implicationsof their own evidence that after the collision,without altering course,they passed the 2 ships which were in collision on their STB Hand.) It is impossible for me to avoid coming to the conlusion that both these ships are to blame and I cannot see any reason for distinguishing betrween the degrees of blame as between the one ship and the other. For these resaons I think this is a case in which I ought to apportion the blame equally between the two ships and so I hold.

==

Assurans

Dispachör Kaj Pineus hänvisade i dispache given 29.7.43 att kollisionen inte inträffat under svåra siktförhållanden och heller inte vid sådant tillfälle då konvojen till följd av anfall från fientliga stridskrafter råkat i oordning, varför Pineus fritog SKN ochålade SÅAF att stå för alla kostnader. Såaf överklagade och målet SÅAF-SKNN kom upp 22.11.43 vid Göteborgs rådhusrätt men förklarades vilande den 20.12 43. Ny dispache gavs i Göteborg av Pineus 16.1.50 i vilken SKN ålades betala 50% motsvarande 99.545:97 kr till SÅAF. SKN hade tidigare 31.12 43 ersatt Wm.Wilson med 8475 kr för deras omkostnader.

Historik

Se Kaaparen 12.6.42